

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUDIE PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU MILEVSKO



Objednatel:
Město Milevsko
nám. E. Beneše 420,
399 01 Milevsko



Zpracovatel:
METROPROJEKT Praha a.s.
nám I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
tel.: +420 296 154 111
generální ředitel Ing. David Krása

Příloha č.: **101**

Obsah

SEZNAM ZKRATEK	3
1. ÚVODNÍ INFORMACE O PROJEKTU	4
1.1 Identifikační údaje	4
1.2 Charakteristika území a stavebního pozemku	4
1.3 Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci	5
1.4 Přehled výchozích podkladů	5
2. ŠIRŠÍ VZTAHY	6
2.1 Zdůvodnění výběru lokality	6
2.2 Projednání projektových variant „minimální“ a „maximální“	6
3. PŘEPRAVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ	6
4. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	7
4.1 Železniční doprava – stávající stav	7
4.1.1 Základní charakteristika tratě	7
4.1.2 ŽST Milevsko – stávající stav	7
4.1.3 Provozní koncept – stávající stav	8
4.2 Železniční doprava – výhledový stav	9
4.2.1 Předpokládané úpravy tratě	9
4.2.2 ŽST Milevsko – výhledový stav	10
4.2.3 Provozní koncept – výhledový stav	12
4.2.4 Sestava modelového GVD pro výhledový provozní koncept	12
4.2.5 Návaznost na „ <i>Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň</i> “	13
4.3 Autobusová doprava – stávající stav	14
4.3.1 Provozní koncept – stávající	14
4.4 Autobusová doprava – výhledový stav	16
4.4.1 Provozní koncept – výhledový stav	16
5. STAVEBNÍ ČÁST	20
5.1 Stávající stav	20
5.2 Navrhovaný stav	21
6. NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ	25
6.1 Náklady stavby	25
6.2 Ekonomické hodnocení stavby	26
7. VZTAH ZÁMĚRU K ÚZEMÍ	27
7.1 Minimalistická varianta – var. 1	27
7.1.1 Přehled dotčených parcel a jejich vlastníků	27
7.1.2 Životní prostředí	29
8. ZÁVĚR	29
9. SEZNAM PŘÍLOH	32
9.1 Dokladová část	32
9.2 Fotodokumentace	34
9.3 Jízdní řády MHD Milevsko, linky č.1 a č.2	40

9.4 Výkresová část..... 42

SEZNAM ZKRATEK

GVD	– grafikon vlakové dopravy
KJŘ	– knižní jízdní řád
JŽM	– jednotná železniční mapa
SŽDC	– Správa železniční dopravní cesty s.o.
ŽST	– železniční stanice
zast.	– zastávka
PO	– provozní obvod
AHr.	– automatické hradlo
ZZ	– zabezpečovací zařízení
PZZ	– přejezdové zabezpečovací zařízení
PZS	– přejezdové zabezpečovací zařízení světlené
SZZ	– staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	– traťové zabezpečovací zařízení
DK	– dopravní kancelář
St.	– stavědlo
SK	– staniční kolej
TK	– temeno kolejnicového pásu
TKP	– technické kvalitativní podmínky
TTP	– tabulky traťových poměrů
IAD	– individuální automobilová doprava
VHD	– veřejná hromadná doprava
MHD	– městská hromadná doprava
OTP	– obecné technické podmínky
ZPF	– zemědělský půdní fond
CIN	– celkové investiční náklady
VNVK	– všeobecně nakládková a vykládková kolej
ST	– správa tratí
TO	– traťový okrsek
ZTI	– zdravotně technická instalace

1. ÚVODNÍ INFORMACE O PROJEKTU

Hlavním cílem studie je prověření možnosti přesunu stávajícího autobusového nádraží k železniční stanici Milevsko a vytvoření přestupního terminálu vlak-bus. Hlavním úkolem studie je nalézt koncepční řešení moderního dopravního přestupního uzlu vybaveného zázemím pro cestující a personál.

Účelem studie je zejména:

- Vytvoření závazného podkladu pro další stupně projektové dokumentace, který bude odpovídat současným normám a požadavkům dotačního titulu a bude stavebně i majetkově proveditelný a projednatelný
- Vytvoření přestupního terminálu vlak-bus, včetně stanovení potřebného počtu a umístění autobusových stání
- Zajištění přestupu hrana-hrana mezi vlakem a autobusem
- Vybudování dvou nových nástupišť s výškou 550mm nad TK a úpravy kolejiště žst. Milevsko
- Prověření využití stávající výpravní budovy
- Vybudování parkovišť před VB
- Návrh řešení obsluhy vleček

1.1 Identifikační údaje

Název:	Studie přestupního terminálu Milevsko
Stupeň projektu:	územně-technická studie
Datum zpracování:	03/2017
Místo stavby:	
Kraj:	Jihočeský kraj
Okresy:	Písek
Obce s rozšířenou působností:	Milevsko
Katastrální území:	Milevsko [694673]
Objednatel dokumentace:	Město Milevsko, Nám. E. Beneše 420, 399 01 Milevsko
Kontaktní adresa:	Město Milevsko, Nám. E. Beneše 420, 399 01 Milevsko
Zpracovatel dokumentace:	METROPROJEKT Praha a.s., I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:	
Hlavní inženýr projektu	Ing. Oldřich Hřib
Provozní a dopravní technologie:	Ing. David Pöschl
Prognóza přepravy:	Ing. David Pöschl
Stavební část:	Ing. Oldřich Hřib Ing. Jan Kočí

1.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

Navrhovaný přestupní terminál je umístěn na území města Milevska s 8 540 obyvateli (k 1. 1. 2016) v katastrálním území Milevsko.

Terminál je situován na regionální dráze Tábor – Písek (č. 201 dle KJŘ,) v jihovýchodní části města Milevska, ve vzdálenosti cca 2 km od jeho centra.

Návrh přestupního terminálu byl prověřován ve variantách „**maximální**“ a „**minimální**“.

„**Maximální**“ varianta uvažuje s přesunem stávajícího autobusového nádraží v centru města k železniční stanici Milevsko. Prostor autobusového nádraží by nebyl v této variantě dále využíván pro potřeby autobusové dopravy, náhradou za opuštění prostoru autobusového nádraží by pro obsluhu centra města byla zřízena nová autobusová zastávka na náměstí E. Beneše. Tato varianta však předpokládá výrazný zásah do celého přednádražního prostoru, včetně nutného záboru a odkupu pozemků soukromých vlastníků.

„**Minimální**“ varianta předpokládá pouze vybudování dvou autobusových stání u železniční stanice Milevsko. Stávající autobusové nádraží v centru města zůstává zachováno, nicméně v návaznosti na navrženou úpravu linkového vedení autobusů je možná jeho případná redukce. Přestupní terminál v „minimální“ variantě je možné situovat výhradně na pozemcích SŽDC, Českých drah a města Milevska, zásahy do pozemků soukromých vlastníků jsou minimální.

Bližší informace k rozpracování a projednání obou variant jsou uvedeny v kapitole 2.2 Projednání projektových variant „minimální“ a „maximální“ a v navazujících částech dokumentace.

1.3 Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci

Bude doplněno v dalším stupni PD.

1.4 Přehled výchozích podkladů

- Zadání objednatele, Město Milevsko, Nám. E. Beneše 420, 399 01 Milevsko
- Diplomová práce „Rekonstrukce železniční stanice Milevsko“ zpracovaná na VUT Brno (2015)
- Prezentace „Přestupní terminál vlak-bus Milevsko“; jednání Rady města 2.3.2016
- Nákrešný přehled železničního svršku
- TTP
- GVD dotčených tratí (2016/2017)
- Staniční řád ŽST Milevsko
- Mapové podklady JŽM
- Místní šetření
- Ujednání z výrobních porad
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

2. ŠIRŠÍ VZTAHY

2.1 Zdůvodnění výběru lokality

Řešená lokalita se nachází v prostoru před výpravní budovou železniční stanice Milevsko a mezi objekty firem Paliva Písek a FAST kovošrot. Jedná se částečně o nevyužitě území a částečně o zastavěné území (zpevněné plochy). Stávající pozemky nejsou pod žádnou ochranou.

Železniční stanice Milevsko leží na jihovýchodním okraji města, cca 2 km od centra. V blízkosti železniční stanice se nachází průmyslový areál ZVVZ a další průmyslové podniky. Obytná a další městská zástavba začíná cca 400 m od stanice směrem k centru města. Nejbližší železniční stanici se nachází tzv. „Nádražní sídliště“.

ŽST Milevsko je v současnosti obsluhována autobusovou linkou 366001 Autobusové nádraží – Montáže – Nádraží ČD, která má funkci linky městské dopravy. Objednavatelem spojů na lince je město Milevsko. Jednotlivé spoje této linky zajišťují přípoje od/na regionální vlaky Tábor – Písek – Ražice směrem do/z centra města a na/z autobusového nádraží. Parametry stávajícího „přestupního terminálu“ vlak-bus v prostoru ŽST Milevsko však neodpovídají kvalitativním požadavkům na veřejnou dopravu 21. století (bezbariérovost, prostorové uspořádání). Rovněž parkování osobních automobilů není v prostoru železniční stanice v současné době nijak usměrněno, což vede mj. k neefektivnímu využití přednádražního prostoru.

S ohledem na vzdálenost centra města i větší části městské zástavby od vlakového nádraží je však pro atraktivitu nejen železniční, ale obecně veřejné dopravy klíčová funkční, rychlá a spolehlivá návazná doprava od vlaků nejen do centra města. Z tohoto důvodu preferuje město Milevsko rekonstrukci a úpravu přednádražního prostoru i všech souvisejících prostor pro cestující, která vytvoří podmínky pro zkvalitnění a zatraktivnění veřejné dopravy.

2.2 Projednání projektových variant „minimální“ a „maximální“

V průběhu projektových prací byly v souladu se zadáním studie prověřovány dvě varianty terminálu – „**minimální**“ a „**maximální**“.

Vzhledem k negativnímu výsledku jednání o možném prodeji pozemků společnosti Paliva Písek, a. s., jejichž odkup byl nutnou podmínkou pro případnou realizaci varianty „**maximální**“, bylo zadavatelem rozhodnuto dopracovat do konečného odevzdání studie pouze variantu „**minimální**“ s tím, že návrh technického řešení této varianty musí v budoucnu umožnit případné rozšíření přestupního terminálu do podoby „**maximální**“ varianty.

Návrh přestupního terminálu ve variantě „**maximální**“ je ve studii dokladován ve stavu rozpracovanosti z doby jeho projednávání.

3. PŘEPRAVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ

V rámci regionálních přepravních vazeb dominují v pravidelné dojíždce především vztahy Milevsko – Tábor a Milevsko – Písek, přičemž silnější je vazba z Milevska směrem na Písek. Rozdělení přepravního proudu mezi jednotlivé druhy dopravy (autobusová, železniční) je však velmi nerovnoměrné. V železniční dopravě výrazně dominuje vazba směrem na Tábor, přepravní vztahy z Milevska směrem do Písku jsou v současné době řešeny především autobusovou dopravou. Z pohledu vazeb na dálkovou dopravu jsou rozhodujícími relacemi vazby ve směru na Prahu a České Budějovice (přestup v Táboře) a také ve směru na Plzeň (přestupní vazba v Ražicích).

Počet přepravených cestujících po železnici dosahuje v obou směrech v nejzatíženějším úseku u Tábora cca 700 cestujících v pracovní den, u Písku je tato hodnota pouze cca 350 cestujících za pracovní den. Špičkový obrát cestujících u jednoho vlaku dosahuje v ŽST Milevsko hodnoty cca 70 – 90 cestujících.

4. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

4.1 Železniční doprava – stávající stav

4.1.1 Základní charakteristika tratě

Řešená stavba se nachází na trati Tábor – Písek. Jedná se o jednokolejnou trať zařazenou do kategorie regionální dráhy. Trať je dle TTP označena jako 702B, dle KJŘ jako 201, cílová kategorie tratě dle TSI INF je P6/F4.

Celková stavební délka tratě:	58,719 km
Zábrzdna vzdálenost:	700 m
Nejvyšší traťová rychlost:	80 km/h
Normativ délky nákladního vlaku:	559 m (30 m Červená n. Vlt. – Vlastec)
Normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy:	70 m (30 m Červená n. Vlt. – Vlastec)
Normativ délky zastávkových vlaků:	63 m (30 m Červená n. Vlt. – Vlastec)
Dovolená traťová třída zatížení:	C3 B1 (Červená n. Vltavou – Vlastec)
<i>Základní radiové spojení:</i>	TRS

Provozování a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1.

Největší traťová rychlost dosahuje hodnoty 80 km/h v úseku Tábor – Balkova Lhota. V dalších úsecích tratě se rychlost pohybuje mezi 65 – 75 km/h s několika lokálními propady mj. z důvodu absence PZZ na přejezdech a nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech. Největším omezením je pak technický stav mostu v km 41,791 přes vodní nádrž Orlík, přes který je rychlost omezena pouze na 30 km/h a traťová třída na B1. Mostní konstrukce je zároveň až na výjimky vyjmenované v TTP přechodná pouze pro vlaky o délce max. 30 m.

4.1.2 ŽST Milevsko – stávající stav

Železniční stanice Milevsko leží v km 26,686 řešené regionální dráhy Tábor – Písek. Stanice je trvale obsazena výpravčím, v pracovní dny je zde po dobu 8 hodin ve službě také signalista.

4.1.2.1 Kolejiště

Ve stanici se nachází celkem 3 dopravní a 2 manipulační koleje. Nástupiště jsou zřízena u dvou dopravních kolejí, přístup na nástupiště je zajištěn pomocí centrálního přechodu v km 26,690. Přehled kolejí uvádí následující tabulka.

Tabulka 1 Kolejiště ŽST Milevsko – stávající stav

Kolej	Druh koleje	Užitečná délka [m]	Nástupiště/rampa
1	dopravní, hlavní staniční	632	90 m, úrovně, 250 mm nad TK
2	dopravní, předjízdna	592	90 m, úrovně, 250 mm nad TK
3	dopravní, předjízdna	638	bez nástupiště
4	manipulační	629	boční rampa
6	manipulační	285	čelní rampa

Rychlost v hlavní koleji je 65 km/h, v předjízdnych kolejích 40 km/h.

Boční i čelní rampa u kolejí č. 4, resp. 6 jsou dlouhodobě nevyužívány. Manipulační kolej č. 4 je z části využívána k odstavování mechanismů ST Strakonice, TO Milevsko, z části k odstavování vozů určených k nakládce, případně jako VNVK. Využití koleje č. 4 pro všeobecnou nakládku a vykládku je však velmi omezené, protože volná plocha u této koleje je omezena na délku cca 25 m. Manipulační kolej č. 6 je vedena areálem společnosti FAST Kovošrot, s. r. o., který se nachází na pozemcích pronajatých od SŽDC. Kolej je tedy využívána především k nakládce železného šrotu, nicméně vzhledem k vlastnickým vztahům je kolej považována za plnohodnotnou VNVK a je k všeobecné nakládce a vykládce také prioritně využívána.

Do stanice jsou v současné době zaústěny 3 vlečky:

- Vlečka „**AGPI Milevsko**“, č. 2001, provozovatel JOANNES, s. r. o., zaústěna do koleje č. 1 výhybkou č. 1, **využívána**
- Vlečka „**ZVVZ, a. s.**“, č. 2150, provozovatel ZVVZ MACHINERY, a. s., zaústěna do koleje č. 3 výhybkou č. 5, **využívána**
- Vlečka „**ZZN Strakonice, a. s. – vlečka Milevsko**“, č. 2004, zaústěna do koleje č. 4 výhybkou č. 7, vlečka **zrušena** rozhodnutím Drážního úřadu k 31. 7. 2015

Schéma stanice ve stávajícím stavu je uvedeno v Příloze č. 110 Dopravní schéma.

4.1.2.2 Zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – ústřední stavědlo se světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou.

V přilehlých mezistaničních úsecích Božejovice – Milevsko a Milevsko – Branice je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie – telefonické dorozumívání.

V mezistaničním úseku Božejovice – Milevsko se nachází závorářské stanoviště a nákladiště Sepekov. Závorářské stanoviště obsluhuje PZM 2 na přejezdu v km 23,340 na komunikaci III. třídy č. 10549 do městyse Sepekov. Nákladiště je vybaveno zabezpečovacím zařízením 1. kategorie – mechanické, je dlouhodobě nevyužíváno a je projednána jeho postradatelnost.

4.1.3 Provozní koncept – stávající stav

Železniční trať č. 201 Tábor – Písek – Ražice v současnosti slouží jak k zajištění regionálních přepravních potřeb v rámci okresů Písek a Tábor, tak pro zajištění přípojných vazeb na vlaky dálkové dopravy v Táboře (směr Praha a České Budějovice) a v Ražicích (směr Plzeň).

Po trati je v základním dvouhodinovém taktu vedena linka osobních vlaků **Tábor – Milevsko – Písek – Ražice** (provoz zajišťován ř. 814 „Regionova“). V období přepravního sedla je část spojů omezena, v období přepravní špičky jsou naopak vedeny doplňkové spoje **Tábor – Milevsko** (–

Branice), které zahušťují interval mezi spoji na cca 60 minut (provoz zajišťován ř. 810 zpravila s jedním přívěsným vozem).

Z počtu spojů v jednotlivých úsecích tratě je tak patrný výrazný rozdíl v přepravních proudech po železnici mezi úseky Milevsko – Tábor a Milevsko – Písek. Rozsah dopravy v JŘ 2016/2017 v jednotlivých úsecích tratě je uveden v následující tabulce:

Tabulka 2 Rozsah dopravy – stávající stav

Úsek	Počet spojů, pracovní den	Počet spojů, pracovní den (prázdniny)	Počet spojů, sobota	Počet spojů, neděle
Tábor – Milevsko	12/12	8/8	7/7	8/6
Milevsko – Branice	10/9	7/7	7/6	7/6
Branice – Písek (město)	8/7	7/7	7/6	7/6
Písek (město) – Ražice	10/9	8/8	7/7	7/7

*hodnoty v tabulce udávají vždy počet spojů ve směru Tábor – Ražice/Ražice - Tábor

Základní vrstva osobních vlaků je v Táboře fixována na uzel X:00 při liché hodině (přípoje na linku R17 Praha – České Budějovice a další regionální spoje), v Ražicích je pak fixována přípojem na dálkovou linku R11 České Budějovice – Plzeň (cca v S:40 ve směru do Plzně a cca v L:20 ve směru z Plzně).

Vzájemné křižování základní vrstvy osobních vlaků probíhá v celou sudou hodinu (S:00) v ŽST Červená nad Vltavou, křižování základní vrstvy osobních vlaků s posilovými spoji Tábor – Branice se pak odehrává vždy v X:30 v ŽST Božejovice.

Výrazným omezením pro nákladní dopravu je technický stav mostu v km 41,791 a související omezení dovolené traťové třídy zatížení a přechodnosti vozidel přes tento mostní objekt. Pravidelná nákladní doprava je provozována pouze v úseku Tábor – Branice. V uvedeném úseku je v pracovních dnech mimo špičku veden jeden pár manipulačních vlaků, který obsluhuje ŽST Balkova Lhota, Božejovice, Milevsko a Branice. Nepravidelně, tj. v režimu ad hoc, je pak prováděna obsluha úseku Písek – Záhoří (– Vlastec). Nákladní vlaky vedené ve směru Protivín – Březnice – Zdice, příp. Ražice – Písek nejsou do tohoto počtu zahrnuty.

Stávající GVD pro řešenou trať Tábor – Písek – Ražice je součástí *Přílohy č. 109.1 Stávající GVD Tábor – Ražice*.

4.2 Železniční doprava – výhledový stav

4.2.1 Předpokládané úpravy tratě

V rámci přípravy nového provozního konceptu a sestavy výhledového modelu GVD byly definovány základní požadavky na úpravu stávajících parametrů tratě, které zavedení provozního konceptu podmiňují:

- *Vybudování zastávky Písek centrum*
 - zkrácení docházkové vzdálenosti do centrální části města (školy, úřady, nemocnice, centrum města), zaktraktivnění železniční dopravy pro pravidelnou dojížděku do Písku, podle rozhodnutí DÚ č. j. DUCR-11022/17-Sr ze dne 21. 2. 2017 bude název této zastávky „Písek jih“
- *Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor – Písek*
 - odstranění rychlostního omezení (30 km/h) a omezení přechodnosti vozidel přes most
- *Výstavba PZS na přejezdu v km 7,372 trati Tábor – Písek*
 - odstranění rychlostního propadu na přejezdu dosud zabezpečeném pouze výstražnými kříži (60 km/h) a zvýšení rychlosti v úseku Tábor – Balkova Lhota do

100 km/h, včetně zavedení rychlostního profilu V_{130} (v souladu s projektovou dokumentací stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“, která byla realizována v roce 2015)

- *Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v km 23,011; 23,340 a 23,969 trati Tábor – Písek a rekonstrukce zastávky Sepekov*
 - náhrada stávajícího PZM 2 na přejezdu v km 23,340 novým PZS, zrušení závorářského stanoviště a nákladíště Sepekov
 - vybudování nového bezbariérového nástupiště na zastávce Sepekov
 - odstranění rychlostního propadu na přejezdu v km 23,011 zabezpečeném dosud pouze výstražnými kříži (40 km/h)
- *Rekonstrukce SZZ v ŽST Božejovice a Vlastec*
 - zkrácení provozních intervalů
 - odstranění rychlostního propadu (50 km/h) v sudém směru ve stoupání před ŽST Vlastec (nevyhovující vzdálenost mezi předvěstí a vjezdovým návěstidlem)
- *Zvýšení rychlosti minimálně v následujících úsecích a minimálně v následujícím rozsahu (včetně souvisejících úprav ZZ, tj. vybudování TZZ v úseku Branice – Červená nad Vltavou a řešení otázky zabezpečení/zrušení dotčených přejezdů):*
 - Božejovice – Milevsko km 20,500 – 23,350 na **70 km/h** (pův. 65 km/h)
 - Milevsko – Branice km 30,870 – 31,770 na **70 km/h** (pův. 65 km/h)
 - Branice – Červená n. V. km 32,830 – 38,600 na **80 km/h** (pův. 70 km/h)

4.2.2 ŽST Milevsko – výhledový stav

V rámci stavby přestupního terminálu je navržena rekonstrukce železniční stanice Milevsko. Stavební úpravy se týkají kolejí, zabezpečovacího zařízení, přednádražního prostoru i výpravní budovy. Rozsah rekonstrukce stanice dle jednotlivých profesí je shrnut v následujících kapitolách, detailní popis je pak uveden v kapitole 5. Stavební část.

4.2.2.1 Kolejště

Rekonstrukce kolejí zahrnuje staniční koleje i obě zhlaví stanice. Počet dopravních kolejí a nástupišť ve stanici zůstává zachován. Nástupiště jsou navržena u kolejí č. 1 a 2 nově jako bezbariérová s výškou 550 mm nad TK s přístupem přes zabezpečený centrální přechod.

Ke změně dochází v počtu a uspořádání manipulačních kolejí a vleček. Manipulační kolej č. 4 je nově navržena jako kusá zaústěná do božejovického zhlaví ukončená zarážedlem v prostoru stávající boční rampy, zbývající část této koleje je snesena z důvodu prostorové kolize s novým nástupištěm u koleje č. 2. Náhradou za snesení části této koleje je pro potřeby ST Strakonice, TO Milevsko navržena nová kusá manipulační kolej č. 5 odbočující výhybkou č. 7 ze 3. SK, na konci koleje č. 5 bude zřízena garáž pro MUV s prohlížecí jámou. Z důvodu částečné kolize s plochou přestupního terminálu je navržena rovněž demolice nevyužívané čelní rampy u koleje č. 6, včetně zkrácení této koleje.

Pro všeobecnou nakládku a vykládku zůstane zachována zkrácená manipulační kolej č. 6. Přesný rozsah úprav (zkrácení) této koleje a otázka obsluhy a zajištění přístupu k VNVK bude detailně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

V rámci rekonstrukce zhlaví je také odpojena zrušená vlečka „ZZN Strakonice, a. s. – vlečka Milevsko“, č. 2004.

Přehled kolejí a jejich parametrů uvádí následující tabulka.

Tabulka 3 Kolejiště ŽST Milevsko – výhledový stav

Kolej	Druh koleje	Užitečná délka [m]	Nástupiště/rampa/účel
1	dopravní, hlavní staniční	605,00	90 m, úroňové, 550 mm nad TK
2	dopravní, předjízdna	625,00	90 m, úroňové, 550 mm nad TK
3	dopravní, předjízdna	455,00	bez nástupiště
3a	dopravní, předjízdna	90,00	bez nástupiště
4	manipulační	180,00	odstavování a přístavba vozů na VNVK
5	manipulační	63,00	pro potřeby ST
6	manipulační	165,00	VNVK

Rychlost v hlavní koleji je nově navržena na 70 km/h, v předjízdných kolejích 50 km/h.

Schéma stanice ve výhledovém stavu je uvedeno v Příloze č. 110 Dopravní schéma.

4.2.2.2 Zabezpečovací zařízení

V návaznosti na rekonstrukci a přestavbu kolejiště stanice je navržena také rekonstrukce zabezpečovacího zařízení. Z důvodu demolice stávajícího reléového domku u koleje č. 4 a potřeby uvolnit přízemí výpravní budovy pro potřeby přestupního terminálu je současně navržena stavba nové technologického objektu na opačné straně kolejiště (u koleje č. 3).

Pro přístup na nástupiště č.2 u koleje č.1 bude vybudován přes kolej č.2 nový centrální přechod. Je navrženo zabezpečení centrálního přechodu výstražným zařízením pro přechod kolejí, kolej č. 2 je z tohoto důvodu rozdělena cestovými návěstidly.

V návaznosti na rekonstrukci a přestavbu kolejiště je navrženo nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo, které umožní stavění zabezpečených vlakových cest na dopravní koleje č. 1, 2 a 3. Rozsah zabezpečených posunových cest bude upřesněn v dalším stupni dokumentace. Ústředně ovládané výhybky budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Hlavní návěstidla budou světelná stožárová s rychlostní návěstní soustavou a s přivolávací návěstí. Staniční zabezpečovací zařízení bude ovládáno z pracoviště výpravčího v nové dopravní kanceláři ve stávající výpravní budově prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště nebo desky nouzových obsluh.

4.2.2.3 Přestupní terminál

Samotný prostor pro zajištění přestupu mezi vlaky a autobusy je situován mezi výpravní budovu a budovu skladiště. Reléový domek a zděný objekt s WC vedle výpravní budovy (u koleje č. 4) jsou navrženy k demolici, silniční váha, včetně technologického objektu, je navržena k přesunutí do areálu společnosti Paliva Písek, a. s., která tuto váhu vlastní a využívá.

V prostoru mezi výpravní budovou a skladištěm je navrženo nové bezbariérové nástupiště v délce 90 m přiléhající ke koleji č. 2, na toto nástupiště pak přímo navazují dvě autobusová stání určená pro přímý přestup hrana-hrana mezi vlakem a autobusem. Součástí terminálu je dále 20 parkovacích míst P + R, 3 parkovací místa K + R a přístřešek se stojanem na kola (B + R). Bezbariérový přístup od výpravní budovy i nových autobusových stání je zajištěn i na nové nástupiště u koleje č. 1.

4.2.2.4 Výpravní budova

V rámci rekonstrukce výpravní budovy je počítáno s přemístěním pracoviště výpravčího do prostor stávajícího stavědla. V přízemí výpravní budovy je pak kromě zázemí pro zaměstnance řízení

provozu navrženo také zázemí přestupního terminálu (čekárna, pokladna, WC, odpočinková místnost atd.). Viz kapitola 5.2.1.6 Výpravní budova.

4.2.3 Provozní koncept – výhledový stav

Výhledový provozní koncept vychází z požadavků na posílení role železniční dopravy především ve vztahu k úseku Milevsko – Písek s cílem využít potenciálu řešené tratě i přínosů plynoucích z již realizovaných, aktuálně připravovaných či plánovaných investičních akcí na dotčené trati, mj. výstavba zastávky *Písek jih*, která zásadním způsobem ovlivní docházkovou vzdálenost do centrální části města (školy, úřady, nemocnice atd.), rekonstrukce mezistaničních úseků Tábor – Balkova Lhota a Záhoří – Písek město s možností dalšího zvýšení traťové rychlosti a zavedení rychlostního profilu V_{130} , stavba přestupního terminálu v Milevsku, včetně změny organizace návazné autobusové dopravy.

Po dohodě s objednavatelem a koordinátorem dopravy je předpokládáno zachování stávající linky osobních vlaků Tábor – Ražice a zavedení nové linky spěšných vlaků Tábor – Písek.

- **Os Tábor – Milevsko – Písek – Ražice**
 - základní 2hodinový interval, linka vedena celodenně, celotýdeně
 - fixace uzlu Tábor při L:00 se zajištěním obousměrných přípojení na linku R17 Praha – České Budějovice a další regionální spoje
 - v Ražicích krátké přípoje na linku R11 ve směru do Plzně cca v S:40 a ve směru z Plzně cca v L:20
 - zastavuje ve všech stanicích a zastávkách
 - vzájemné křižování vždy v S:00 v ŽST Červená nad Vltavou
- **Sp Tábor – Milevsko – Písek**
 - posilové spoje, 2hodinový interval v období přepravní špičky
 - v prokladu s linkou osobních vlaků vytváří v období přepravní špičky cca 60 minutový interval pro místa s největší přepravní poptávkou na trati
 - z cca hodinového prokladu s linkou osobních vlaků vyplývá vzájemné křižování osobních a spěšných vlaků při X:30 v ŽST Božejovice, současná potřeba dosáhnout atraktivní a konkurenceschopné cestovní doby minimálně pro relaci Milevsko – Písek pak vyžaduje dosáhnout vzájemného křižování spěšných vlaků při L:00 v ŽST Vlastec
 - uzlu Tábor je při výše uvedených předpokladech dosaženo při S:00 opět se zajištěním stabilních obousměrných přípojení na linku R17 Praha – České Budějovice a další regionální spoje
 - zastavuje Tábor, Božejovice, Sepekov, Milevsko, Písek město, Písek jih a Písek

K zajištění výše uvedeného provozního konceptu jsou potřeba celkem čtyři náležitosti (linka osobních vlaků 2 náležitosti, linka spěšných vlaků rovněž 2 náležitosti). Počet potřebných náležitostí k zajištění provozu na celé trati tak odpovídá současnému stavu, kdy pro základní linku osobních vlaků jsou potřeba také dvě motorové jednotky a pro zajištění provozu posilových osobních vlaků také dvě náležitosti.

4.2.4 Sestava modelového GVD pro výhledový provozní koncept

Modelový GVD je sestaven pro období odpolední špičky v čase 13:00 – 19:00 pro celou trať Tábor – Ražice.

Jako referenční vozidlo pro provoz na lince osobních i spěšných byla zvolena ř. 844 ČD („RegioShark“). Volba této řady současně umožňuje využít ve vybraných úsecích rychlostní profil V_{130} . Výpočet jízdních dob byl proveden v programu Dynamika ver. 3.4.

Při výpočtu jízdních dob bylo uvažováno s následujícím využitím staničních kolejí:

- Milevsko 2. SK pro všechny vlaky v sudém směru (zajištění přestupu hrana-hrana na navazující autobusovou dopravu);
- Tábor 3. SK;
- Písek 1. SK pro osobní vlaky, 3. SK pro spěšné vlaky;
- Putim 1. SK;
- Ražice 4. SK.

V ostatních stanicích byl výpočet proveden prioritně pro jízdu po hlavní staniční koleji, odchylky pro případ křižování jsou pak patrné z grafu rychlosti v příloze výkresové dokumentace *109.3 Graf rychlosti Tábor – Branice* a *109.4 Graf rychlosti Branice – Ražice*.

Nutnou podmínkou pro sestavení modelového GVD pro výhledový provozní koncept je postupná realizace všech opatření uvedených v kapitole *4.2.1 Předpokládané úpravy tratě*. V opačném případě by nebylo možné dosáhnout vzájemného křižování spěšných vlaků v ŽST Vlastec, což by vedlo k výraznému prodloužení cestovních dob a došlo by tak k faktické degradaci snahy o výrazné zrychlení a zatraktivnění železničního spojení Milevska a Písku. Vzájemná konstrukční poloha osobních a spěšných vlaků (křižování Os a Sp v X:30 v Božejovicích a vzájemné křižování Sp ve Vlastci, tedy potřeba dosáhnout systémové jízdní doby spěšných vlaků v úseku Božejovice – Vlastec 30 minut), pak také omezuje možný počet zastavení spěšných vlaků v tomto úseku. Právě z tohoto důvodu zastavují spěšné vlaky pouze v Božejovicích, Sepekově, Milevsku a poté až v Písku městě. Případné zastavení v Branicích či Červené nad Vltavou, které by bylo z přepravního hlediska také vhodné, by bylo podmíněno dalším zvýšením rychlosti v řešeném úseku tratě a souvisejícím zkrácením jízdních dob.

Výhledový provozní koncept tak nabízí cestovní dobu z Milevska do centra Písku (zastávka Písek jih) v případě spěšných vlaků 31,5 min. u osobních vlaků pak 40,5 min., resp. 35 min. (Sp) a 39 min. (Os) ve směru z Písku do Milevska. Cestovní doby v případě autobusů dosahují na této relaci cca 45 – 50 min.

Časové polohy osobních vlaků Beroun – Zdice – Protivín a rychlíků Praha – Příbram – České Budějovice, které na řešenou trať svými trasami zasahují, jsou převzaty z JŘ 2016/2017.

Provozní koncept v nákladní dopravě zůstává zachován dle stávajícího stavu. Je předpokládáno trasování 1 páru manipulačních vlaků v úseku Tábor – Branice ve večerních hodinách, tj. mimo špičkový GVD, pro obsluhu jednotlivých míst určených pro nakládku a vykládku (vlečky, VNVK).

Modelový GVD pro výhledový provozní koncept je součástí *Přílohy č. 109.2 Výhledový GVD Tábor – Ražice*. KJŘ pro výhledový provozní koncept je uveden v příloze *Tabulka ostatní jízdní řády*. Graf dynamického průběhu rychlosti pro výhledový rychlostní profil tratě je součástí výkresové dokumentace *109.3 Graf rychlosti Tábor – Branice* a *109.4 Graf rychlosti Branice – Ražice*.

4.2.5 Návaznost na „Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“

Výhledový model GVD je rovněž v souladu s předpokládaným provozním konceptem dle „*Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň*“, která ve vybraných projektových variantách počítá s modernizací a elektrizací úseku Písek – Písek město a zavedením nových přímých spěšných vlaků Písek město – České Budějovice a Písek město – Strakonice. V návaznosti na úpravu provozního konceptu na trati Tábor – Písek a zavedení nových spěšných vlaků Tábor – Písek pak vzniká přípojná vazba mezi těmito spěšnými vlaky z Tábora a novými spěšnými vlaky v relaci Písek město – Strakonice. Zvýšení počtu vlaků a jejich vzájemná poloha v úseku Písek město – Písek však **vyžaduje doplnění návěstního bodu do TZZ** v tomto úseku cca do km 57,900 ve směru do Písku města a cca do km 57,100 ve směru do Písku.

V návaznosti na uvažovanou rekonstrukci ŽST Písek město v souvislosti s prověřovanou elektrizací úseku Písku – Písek město je předpokládáno také vybudování nového TZZ v navazujícím úseku Záhoří – Písek město, což umožní v souladu s projektovou dokumentací stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Tábor – Ražice, v úseku Tábor (mimo) – Písek (mimo)“ zvýšení rychlosti i v tomto úseku na 75 – 80 km/h.

4.3 Autobusová doprava – stávající stav

4.3.1 Provozní koncept – stávající

Město Milevsko je v současné době obsluhováno celkem 21 autobusovými linkami, které lze rozdělit do tří základních skupin:

- městská hromadná doprava (1 linka)
- regionální linková doprava (14 linek)
- dálková linková doprava (6 linek)

Centrálním uzlem v autobusové dopravě, který je výchozí/konečnou zastávkou pro většinu linek, je autobusové nádraží v centru města. Část autobusových linek je pak výchozí/končí na zastávce ZVVZ situované u areálu stejnojmenné strojírenské společnosti na jihovýchodním okraji města. Nicméně i linky začínající/končící u areálu ZVVZ jsou vedeny přes autobusové nádraží.

Bližší informace o jednotlivých autobusových linkách jsou uvedeny v následujících kapitolách (údaje jsou platné pro JŘ 2017). Jízdní řády jednotlivých linek jsou součástí přílohy na konci této technické zprávy.

4.3.1.1 Městská hromadná doprava

Městská doprava je zajišťována autobusovou linkou *366 001 Autobusové nádraží – Montáže – Nádraží ČD*, jejímž objednatelem je od 1. 1. 2016 město Milevsko. Linka je provozována celotýdenně s redukováným provozem o víkendy. Dopravcem je společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s., provoz na lince je zajišťován jedním vozidlem.

Hlavním účelem linky je spojení centra města s vlakovým nádražím a kromě zajištění dopravy po městě samotném především odvoz cestujících na vlaky, resp. od vlaků ve směru z/do Tábora a Písku.

Velmi problematická je však garance návazností mezi autobusovými a vlakovými spoji, která je v současné době značně omezená, což výrazně snižuje potenciál pro využití této linky a ochotu potenciálních cestujících spoléhat se na zajištění návazné autobusové dopravy.

Nevýhodou je také velmi nerovnoměrné rozmístění zastávek pro směr do centra města a z centra města, které souvisí s jednosměrností části zastávek na této lince. Spoje směrem do centra tak cestou z vlakového na autobusové nádraží obsluhují zpravidla pouze 2 – 3 zastávky, spoje v opačném směru pak obsluhují 5 – 6 zastávek.

Negativem současného jízdního řádu jsou také odlišnosti ve vedení jednotlivých spojů na lince (nejednotnost, nepřehlednost a nezapamatovatelnost jízdních řádů).

Schéma stávajícího linkového vedení MHD je součástí výkresové dokumentace příloha „105.1 situace přepravní - autobusové linky stávající“.

4.3.1.2 Regionální linková doprava

Regionální autobusové linky zajišťují především dopravu z Milevska do okolních spádových obcí a také do nejbližších přirozených center Jihočeského kraje (Písek, Tábor).

Provoz na linkách je zajišťován pouze v pracovních dnech, část spojů je pak vedena na zavolání. Výjimku tvoří linky *320 810*, *360 068* a *390 250*, na kterých nejsou spoje na zavolání provozovány, a linka *360 068*, na které je veden jeden pár spojů mezi Milevskem a Pískem také v neděli.

Všechny linky jsou vedeny v závazku veřejné služby a jejich objednatelem je Jihočeský kraj. Provoz zajišťují společnosti ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s., COMETT PLUS, spol. s. r. o. a GW BUS, a. s.

Přehled jednotlivých regionálních linek podle dopravců je uveden v následujícím seznamu:

ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s.

360 051 Milevsko – Kovářov – Klučenice – Milešov

360 052 Milevsko – Chyšky – Ratiboř – Hněvanice

360 055 Milevsko – Nadějkov – Starcova Lhota

360 057 Milevsko – Bernartice – Borovany – Rataje – Bechyně – Týn n. Vltavou

360 058 Milevsko – Petrovice – Chrást

360 059 Milevsko – Sepekov – Opařany

360 060 Milevsko – Zvíkovské Podhradí – Čimelice

360 061 Milevsko – Hrejkovice – Kostelec n. Vltavou – Orlík n. Vltavou - Mirovice

360 062 Milevsko – Rukáveč – Branice – Jetětice – Podolí I

360 067 Milevsko – Přestěnice – Chyšky

360 068 Milevsko – Veselíčko – Bernartice – Písek

360 070 Milevsko – Jickovice – Kostelec n. Vltavou

GW BUS, a. s.

320 810 Temelín – Týn n. Vltavou – Milevsko

- pouze jeden pár spojů v pracovní dny

COMETT PLUS, spol. s. r. o.

390 250 Sezimovo Ústí – Tábor – Milevsko

V roce 2016 byla v provozu také účelová linka *360069 Milevsko – Sepekov* určená k dopravě z Milevska na poutě v Sepekově (rozsah provozu byl 7 párů spojů o dvou sobotách v září). V současném JŘ zatím není provoz této linky plánován.

Nevýhodou současného provozního konceptu regionálních autobusů je velká míra svazkování spojů a velmi časté odlišnosti ve vedení jednotlivých spojů na linkách (nejednotnost, nepřehlednost a nezapamatovatelnost jízdních řádů). Velká míra svazkovitosti navíc vede k neúměrným požadavkům na kapacitu autobusového nádraží.

4.3.1.3 Dálkové linková doprava

V dálkové dopravě obsluhuje Milevsko celkem 6 autobusových linek, které zajišťují především spojení ve směru z/do Prahy. Přehled jednotlivých linek, včetně jednotlivých dopravců a rozsahu provozu, je uveden v následujícím seznamu.

132 400 Praha – Orlík n. Vltavou – Zvíkovské podhradí – Milevsko – Týn n. Vltavou

- dopravce Jan Kukla
- rozsah provozu 1 pár spojů týdně (pátek/neděle)

136 440 Praha – Krásná Hora n. Vltavou – Milevsko

- dopravce PROBO BUS, a. s.
- rozsah provozu dva páry spojů v pracovní dny, dva páry spojů v sobotu a jeden pár spojů v neděli
- část spojů vedena pouze do/z Kovářova

136 444 Praha – Sedlčany – Petrovice – Milevsko

- dopravce PROBO BUS, a. s.
- rozsah provozu jeden pár spojů v sobotu a jeden pár spojů v neděli

136 445 Praha – Krásná Hora n. Vltavou – Milevsko

- dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s. r. o.
- rozsah provozu 1 pár spojů o víkendu (sobota/neděle)

136 446 Praha – Sedlčany – Petrovice – Milevsko

- dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s. r. o.
- rozsah provozu dva páry spojů v pracovní dny; 2,5 páru spojů v sobotu a 2,5 páru spojů v neděli

320 007 České Budějovice – Týn n. Vltavou – Milevsko – Praha

- dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s.
- rozsah provozu jeden pár spojů v pracovní dny v úseku Milevsko – Praha, v úseku Milevsko – České Budějovice tři páry spojů v pracovní dny (jeden pár pouze v relaci Milevsko – Týn n. Vltavou) a jeden pár spojů v neděli

Všechny dálkové linky jsou provozovány na komerční riziko dopravců.

4.4 Autobusová doprava – výhledový stav

4.4.1 Provozní koncept – výhledový stav

Výhledový provozní koncept autobusové dopravy je navržen s ohledem na zvolenou a dopracovanou „**minimální**“ variantu přestupního terminálu, která počítá s vybudování pouze dvou autobusových stání v prostoru vlakového nádraží. Oproti původně zvažovanému provoznímu modelu ve variantě „**maximální**“ jsou tedy s ohledem na kapacitu terminálu vedeny k vlakovému nádraží pouze linky MHD, resp. vybrané spoje regionálních autobusových linek, zbývající autobusové linky budou výchozí i nadále z autobusového nádraží.

4.4.1.1 Obsluha centra města a autobusového nádraží

S ohledem na omezenou kapacitu přestupního terminálu ve variantě „**minimální**“ a tedy nemožnost vést většinu autobusových linek až k vlakovému nádraží je nutné v případě „**minimální**“ varianty zachovat v provozu stávající autobusové nádraží, je však možné uvažovat o jeho částečné redukci, jejíž rozsah by měl vzejít z detailní analýzy provozu a využití jednotlivých stání v rámci dalšího stupně projektové dokumentace.

I přes zachování provozu stávajícího autobusového nádraží zpracovatel studie doporučuje/navrhuje vybudování nové obousměrné autobusové zastávky na náměstí E. Beneše cca v prostoru budovy Odvodního oddělení Policie ČR (s využitím části stávajících parkovacích míst).

Zejména zajištění linek MHD na autobusové nádraží není z provozního hlediska příliš vhodné, protože prodlužuje jízdní dobu a ve svém důsledku by komplikovalo možnost sestavy funkčního a

efektivního jízdního řádu. Zastavení přímo na centrálním náměstí je navíc vhodnější i s ohledem na obsluhu centra města a docházkové vzdálenosti. Z těchto důvodů není v případě linek MHD počítáno se zastavováním na autobusovém nádraží, ale pouze na nové zastávce „**Nám. E. Beneše**“. Z důvodu zajištění možnosti přestupu mezi linkami MHD, které nově nezajíždějí na autobusové nádraží, a regionálními autobusovými linkami je předpokládána obsluha nové zastávky na nám. E. Beneše také u všech autobusových linek výchozích/končících na autobusovém nádraží.

4.4.1.2 Městská hromadná doprava

Koncepce MHD počítá s provozem dvou linek označených čísly **1** a **2**.

Linka č. 1

Linka č. 1 je navržena jako základní segment městské dopravy, provoz linky je předpokládán celodenně, celotýdenně.

Linkové vedení a koncepce provozu vychází ze stávající linky MHD. V návaznosti na změnu provozního konceptu na trati Tábor – Milevsko – Písek – Ražice však dochází k rozšíření stávající nabídky spojů i k rozšíření linkového vedení s cílem zvýšit atraktivitu a posílit roli veřejné dopravy ve městě. Předmětem navrhovaných úprav je:

- zrovnoměrnění a zpravidelnění nabídky spojů;
- maximální sjednocení ve vedení jednotlivých spojů na lince;
- zajištění obsluhy co největší části města;
- celodenní zajištění přípoju na vlaky ve směru do Tábora i Písku;
- zajištění provozu linky jedním vozidlem jako ve stávajícím stavu;
- efektivní využití vozidel;
- zlepšení garance přípoju vlak-bus.

Linka je nově prodloužena z autobusového nádraží, resp. nám. E. Beneše přes zastávku „*Táborská, autoservis*“, dále kolem kláštera a přes zastávku „*Poliklinika*“ zpět na nám. E. Beneše, odkud pokračuje po stávající trase na vlakové nádraží. V úseku z náměstí E. Beneše přes klášter zpět na náměstí E. Beneše je tedy vedena jako polokružní.

V návaznosti na maximální sjednocení jednotlivých spojů na lince není předpokládáno zajíždění k ZVVZ. Obsluhu areálu ZVVZ nově zajišťují pouze regionální autobusové linky.

V souvislosti s úpravou a rozšířením linkového vedení a s cílem zefektivnit obsluhu města je také doporučeno zřízení nových autobusových zastávek, případně přesun či zrušení stávajících. Hlavním důvodem pro vybudování nových, resp. úpravu polohy stávajících zastávek je jejich rovnoměrnější rozmístění po městě a související zkrácení docházkové vzdálenosti. Bližší popis a důvody úpravy týkající se jednotlivých zastávek jsou uvedeny dále.

Sažinova

Zastávka je navržena jako náhrada za stávající zastávku „*Mírové nám., U Věžáku*“, jejíž obsluha je provozně komplikovaná a prodlužuje jízdní dobu autobusů. Důvodem změny je především stabilizace jízdního řádu linky č. 1.

Mírové nám., U Věžáku

Zastávka je v návaznosti na návrh nové zastávky „*Sažinova*“ navržena ke zrušení.

Stadion

Zastávka umístěna daleko od městské zástavby a zároveň velmi blízko sousedních zastávek „*Karla Čapka*“ a „*Petra Bezruče*“, z těchto důvodů je doporučen a navržen její přesun směrem do centra

města do ulice Kpt. Nálepky do blízkosti křižovatky s ulicí J. A. Komenského a přejmenování na „**J. A. Komenského**“.

Sokolovna

Nevýhodou stávající zastávky je její jednosměrnost pouze pro spoje ve směru z centra města. Z tohoto důvodu je doporučeno/navrženo vybudování zastávky také pro opačný směr v prostoru Tyršova náměstí.

Jarlochova

Zřízení nové jednosměrné zastávky je doporučeno/navrženo na prodlouženém úseku linky MHD a to v ulici Sokolovská v blízkosti křižovatky s ulicí Jarlochova. Hlavním účelem nové zastávky je zajištění obsluhy přilehlé bytové zástavby v ulicích L. Janáčka, Č. Holase, Sokolovská a Jarlochova.

Klášter

Nová jednosměrná zastávka je doporučena/navržena na prodlouženém úseku linky MHD v blízkosti vstupu na první nádvoří premonstrátského kláštera. Zastávka je určena jak pro obsluhu areálu samotného kláštera (bazilika, latinská škola, Milevské muzeum, knihovna) a má tedy potenciál jak z pohledu turistického ruchu, tak pro zajištění spojení na kulturní akce pořádané v areálu kláštera. Současně je prostřednictvím této zastávky zajištěno spojení také do nedalekého sportovního areálu i na přilehlý hřbitov.

Poliklinika

V případě této v současnosti pouze jednosměrné zastávky je doporučeno/navrženo doplnění místa zastavení také pro směr z centra města, tj. cca v úrovni budovy gymnázia, případně v prostoru Husova náměstí cca v místě stávajícího parkoviště.

Směr z centra využíván pouze příměstskými autobusy, linka MHD trasována v tomto místě pouze v opačném směru jako polookružní.

Bažantnice

Z důvodu úpravy linkového vedení MHD není s obsluhou zastávky uvažováno, zastávka je navržena ke zrušení.

Petrovická

Vzhledem k navrženému rozšíření zastávky „*Poliklinika*“ o místo zastavení také pro směr z centra města je předpokládáno zrušení této zastávky.

Linka je nově vedena po trase **Žel. stanice – J. A. Komenského – Nám. E. Beneše – Klášter – Poliklinika – Nám. E. Beneše – J. A. Komenského – Žel. stanice**.

Modelový JŘ linky č. 1 pro období přepravní špičky je součástí přílohy na konci této technické zprávy.

Linka č. 2

Linka č. 2 je navržena jako posilová s provozem v období přepravní špičky a tvoří tak doplněk k základní lince č. 1. Hlavním účelem posilové linky je zajištění rychlého spojení z vlakového nádraží do centra města a dále směrem do přilehlých spádových obcí.

Linka je navržena jako prodloužení vybraných linek regionálních autobusů vedených v severojižním směru z autobusového nádraží k žel. stanici, případně až k areálu ZVVZ. Na území města tak plní funkci městské dopravy a dále pokračuje po trase linek regionálních autobusů. Pro provoz na lince tedy není potřeba zvýšeného počtu náležitostí.

K integraci do nové linky MHD č. 2 jsou navrženy dále uvedené regionální autobusové linky:

- 360 051 Milevsko – Kovářov – Klučenice – Milešov
- 360 052 Milevsko – Chyšky – Ratiborž – Hněvanice
- 360 058 Milevsko – Petrovice – Chrást
- 360 070 Milevsko – Jickovice – Kostelec n. Vltavou

Linka je vedena po trase **ZVVZ – Žel. stanice – Nádražní sídl., rozc. – Nám. E. Beneše – Poliklinika**, dále pak pokračuje pro trasách vybraných pravidelných regionálních linek. Na zastávce „Žel., stanice“ je zajištěn přestup na vlaky ve směru do/z Tábora a Písku.

Modelový JŘ linky č. 2 pro období přepravní špičky je součástí přílohy na konci této technické zprávy.

Sestava modelového GVD pro výhledový provozní koncept

Možnosti sestavy jízdního řádu obou linek MHD determinovány jak polohou vlaků na trati Tábor – Písek a požadavkem na zajištění přípoju mezi vlaky a autobusy, tak požadavkem nezvyšovat počet náležitostí potřebný k zajištění provozu na dotčených linkách.

Jízdní doby jsou pak stanoveny pro zastávky ve vzdálenosti do 500 m na 1 minutu a pro zastávky ve vzdálenosti nad 500 m na 2 minuty.

Přestupní doby mezi vlaky a autobusy na novém přestupním terminálu vycházejí v jednotlivých případech 4 – 7 minut.

U spojů na lince č. 1 s pravidelným odjezdem od vlakového nádraží ve 20. minutu je nutné zajistit z časových důvodů možnost obratu autobusu v prostoru nám. E. Beneše. Z tohoto důvodu zpracovatel doporučuje umožnit pro autobusovou dopravu obousměrný provoz z prostoru autobusového nádraží okolo budovy Městské policie na nám. E. Beneše. Spoje linky č. 1 s odjezdem z vlakového nádraží v X:20 by pak byly vedeny ze zastávky „Sokolovna“ přes autobusové nádraží (bez zastavení) dále okolo budovy Městské policie přímo na nám. E. Beneše, odkud by pokračovaly zpět na vlakové nádraží.

4.4.1.3 Regionální autobusové linky

V následujících kapitolách jsou shrnuty navrhované změny v provozu regionálních autobusových linek vyvolané vzájemnou koordinací vlakových a autobusových spojů.

360 062 Milevsko – Rukáveč – Branice – Jetětice – Podolí I

Ve většině trasy je dnes linka vedena v souběhu a bez koordinace s vlakovými spoji (např. odpolední odjezdy autobusů ze zastávky Jetětice, samoty dle aktuálně platného JŘ ve 13:51 a 16:16, odjezdy vlaků ze stanice Červená nad Vltavou pak ve 13:59 a 15:59). Jedinou obcí, jejíž obsluha je zajišťována pouze touto autobusovou linkou je obec Rukáveč, zbývající obce a zastávky na této lince jsou obsluhovány buď vlakem, popř. jinými autobusovými linkami.

Z výše uvedených důvodů je navrženo zkrácení linky pouze na úsek Milevsko – Rukáveč – Branice s ukončením linky u vlakového nádraží v Branicích a se zajištěním přípoju na vlaky ve směru do Písku. Současně je doporučeno vozební propojení s jinou autobusovou linkou s cílem dosáhnout možné úspory náležitostí potřebných k zajištění provozu.

360 068 Milevsko – Veselíčko – Bernartice – Písek

Linka dnes plní hlavní roli v zajištění spojení mezi Milevskem a Pískem. Z důvodů změny provozního konceptu na trati Tábor – Milevsko – Písek spočívající především v zavedení spěšných vlaků Tábor – Písek. Pátevní spojení Milevska a Písku tak nově převezme železniční doprava.

Z výše uvedených důvodů je předpokládána částečná redukce počtu spojů na této lince a zkrácení vybraných spojů pouze na relaci Bernartice – Písek. Linka nově tvoří pouze doplněk k vlakovým spojům a je nutné ji důsledně koordinovat s polohami vlakových spojů. Cílem redukce počtu spojů musí být současně také úspora náležitostí i personálu potřebných k zajištění provozu linky.

390 250 Sezimovo Ústí – Tábor – Milevsko

Pro relaci Tábor – Sepekov – Milevsko je linka v současnosti vedena z velké části v souběhu a duplicitně s vlakovými spoji (odpolední odjezdy autobusů z Tábora 12:55 a 15:22, odjezdy vlaků ve 13:08 a 15:08, odpolední odjezd autobusu z Milevska v 16:05, vlak v 16:17).

Úsek Tábor – Drhovice je v dostatečné míře obslužen linkou 390040 Tábor – Opařany – Bernartice – Veselíčko. Spoje na linkách 390 250 a 390 040 jsou navíc často vedeny v úseku Tábor – Drhovice v souběhu (např. odjezdy spojů linky 390 250 z Tábora 5:10 a 6:00 a v 5:15, 5:30 a 6:00 u linky 390 040. Relace Tábor – Sepekov – Milevsko je obslužena vlakem a návaznou MHD, jediným účelem linky je tedy zajištění spojení z oblasti Dražic a Drhovic do Sepekova a Milevska.

Z výše uvedených důvodů doporučuje zpracovatel studie provést analýzu využití spojů a přepravního vztahu z oblasti Dražic a Drhovic do Sepekova a Milevska a následně provést případnou redukci počtu spojů na této lince.

V případě potřeby zajištění účelového spojení z Milevska do Sezimova Ústí je možné prodloužit vybrané vlakové spoje z Milevska do Plané nad Lužnicí.

360 055 Milevsko – Nadějkov – Starcova Lhota

Zásadní nevýhodou této linky je faktická neexistence přípojných vazeb mezi vlaky a autobusy na zastávce Sepekov a to jak ve směru z Nadějkova do Tábora, tak ve směru z Nadějkova do Písku. Příklady konkrétních „nepřípojů“ jsou uvedeny v následujícím přehledu:

- odjezdy autobusu ze zastávky Sepekov, žel. zast. do Božetic, resp. Nadějkova je ve **14:33** a **15:27**, příjezdy vlaků z Tábora pak ve **14:38** a **15:36**;
- příjezd autobusu ve směru z Nadějkova do zastávky Sepekov žel. zast. je v **7:08** a **16:26**, vlaky do Tábora však odjíždí již v **6:58** a **16:22**;
- příjezd autobusu ve směru z Nadějkova do zastávky Sepekov žel. zast. je ve **13:37**, vlaky do Písku však odjíždí již ve **13:36**.

Uvedené nedostatky v koordinaci autobusových a vlakových spojů, které snižují potenciál a atraktivitu veřejné dopravy, doporučuje zpracovatel řešit již ve stávajícím stavu a bez ohledu na uvažovanou změnu provozního konceptu na trati Tábor – Milevsko – Písek. Po zavedení výhledového modelu GVD na trati Tábor – Milevsko – Písek pak bude do definitivní podoby upraven i jízdní řád autobusů na této lince.

5. STAVEBNÍ ČÁST

5.1 Stávající stav

Prostor před výpravní budovou žst. Milevsko je převážně asfaltový povrch, který je ve velké míře poškozen.

Čelní rampa, na konci manipulační koleje č. 6, je dle místního šetření s viditelně porušeným obvodovým zdívem.

Železniční stanice Milevsko se nachází v příznivých terénních podmínkách (rovinatý terén v podélném směru, v příčném směru je terén v mírném levostranném sklonu ve směru staničení). V prostoru stanice na „táborském“ zhlaví je v ev. km 26,018 stávající železniční most, na „píseckém“

zhlaví se v evidenčním km 27,030 nachází silniční nadjezd a v km 26,895 stávající železniční propustek.

5.2 Navrhovaný stav

5.2.1.1 Plochy před výpravní budovou

Parkoviště a plocha autobusové zastávky jsou umístěny do prostoru mezi bývalé skladiště (dnes budova FAST kovošrot) a areál Paliva Písek.

Nově zřízený chodník vizuálně oddělí plochy přímo před výpravní budovou žst. Milevsko a budovou malířství Lhota-Mlčkovský. S novým chodníkem bude rekonstruována a prodloužena stávající zárubní zeď podél svahu vpravo od pozemní komunikace v ulici Nádražní.

Před výpravní budovou bude zřízena nová plocha včetně tří parkovacích míst typu K+R a dvou parkovacích míst pro invalidy.

Odvodnění parkoviště a plochy zastávky bude provedeno systémem uličních vpustí. Přípojky uličních vpustí budou svedeny do jednotného řadu, který bude zaústěn do stávající kanalizace. Na začátku kanalizačního řadu bude osazena kanalizační šachta, umožňující napojení prodloužení kanalizace v případě rozšíření parkovacích stání.

5.2.1.1.1 Trubní sítě

Kanalizační sítě

V zájmovém území je uložena dešťová kameninová kanalizace, do které bude napojeno navržené odvodnění parkoviště a autobusové zastávky.

Vodovodní řady a plynovody

Stávající sítě, které budou v kolizi se stavebními pracemi, budou přeloženy nebo budou vhodně ochráněny před poškozením.

5.2.1.1.2 Slaboproudé sítě

Přeložky sdělovacích kabelů budou provedeny dle požadavku správce příslušného vedení.

Optické kabely budou přeloženy mezi stávajícími spojkami nejbližší umístěnými na obě strany od místa dotčení kabelu.

V případě souhlasu správce budou zřízeny nové spojky v blízkosti místa dotčení kabelů a kabely budou přeloženy pouze v prostoru dotčení kabelové trasy.

Metalické kabely budou přeloženy v místě dotčení kabelů. V případě umístění stávající spojky na místních kabelech v blízkosti stavby do cca 20m bude přeložka místních kabelů protažena až ke stávající spojnici.

5.2.1.1.3 Sdělovací sítě

Stávající sítě, které budou v kolizi se stavebními pracemi, budou přeloženy nebo budou vhodně ochráněny před poškozením.

V dalším stupni projektové dokumentace budou zaměřeny veškeré sítě v místě stavby.

5.2.1.2 Kolejové řešení (železniční svršek a spodek)

Obsahem SO železniční svršek je úprava kolejí ve stanici pro vybudování dvou nových nástupišť délky 90,00 m s nástupní hranou 550 mm nad TK. Vzhledem k navrženým kolejovým úpravám budou rekonstruovány obě zhlaví stanice. V rekonstruované části kolejí se v novém uspořádání navrhuje osová vzdálenost 4,75 m. Mezi kolejí č.1 a č.2 bude v místě zřízení poloostrovního jednostranného nástupiště zvětšena osová vzdálenost na hodnotu 8,30m, osová vzdálenost mezi kolejemi č.1 a č.3 je pak rozšířena dle normy ČSN 73 6320 .

Navržené řešení se řídí se hlavními požadavky:

- zajištění rychlosti v hlavní koleji pro $V=70$ km/h

- ostatní dopravní koleje $V=50$ km/h
- užité délky kolejí co nejdelší možné
- dvě nástupní hrany 550 mm nad TK
- zachovat napojení manipulační koleje přes areál FAST kovošrot
- zrušení vlečky „ZZN Strakonice, a. s. – vlečka Milevsko“, č. 2004

Z hlediska sklonových poměrů respektuje návrh stávající stav ve stanici a vychází z nutnosti minimalizovat rozsah nutných úprav. Kolejiště ve stanici je v novém stavu v koleji č.1 vedeno v proměnném stoupání (ve směru staničení) s hodnotami 1,20‰ – 10,56‰.

Staničení v novém stavu bylo v 1. koleji vztaženo k zaměřené poloze hektometrovníku v km 26,300. Staničení v ostatních kolejích je odvozeno ze staničení začátků výhybek odbočujících z 1. koleje.

Použití materiálu železničního svršku je navrženo v souladu s předpisem SŽDC S3. Uvažuje se použití nového materiálu – betonové pražce B03 s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolejnice 49E1, užitý materiál přednostně do kolejí nižšího významu.

Výhybky jsou navrženy tvaru 49E1 nové 2. generace na betonových pražcích podle Směrnice SŽDC č. 77 z roku 2010. Žlabové pražce jsou uvažovány u výhybek v dopravních kolejích.

Rekonstrukce žel. svršku je uvažována včetně rekonstrukce šterkového lože, se zřízením a doplněním nového šterku tl. 0,35 m (resp. 0,30 m pod dřevěnými pražci, v místech rekonstrukce železničního spodku bude pod dřevěnými pražci lože 0,35 m z důvodu ochrany pláň tělesa železničního spodku před účinky mrazu) z kameniva hrubého drceného frakce 32-63mm (železniční šterk). Tloušťka kolejového lože bude min. 0,35 m (resp. 0,30 m pod dřevěnými pražci) pod ložnou plochou pražců.

Obsahem SO železniční spodek je sanace železničního spodku pod rekonstruovanými kolejemi a pod kolejemi zřizovanými v nové poloze a nově pokládanými výhybkovými konstrukcemi v jednotlivých kolejích. Součástí je také zřízení odvodnění drážního tělesa v rozsahu rekonstrukce železničního svršku. Zemní práce v rámci SO spočívají v odkopávce, přemístění a uložení přebytečné zeminy ze staveniště a uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa a odvodňovací zařízení. Zemní práce při odkopávkách je nutno provádět v souladu se souvisejícími technickými normami a předpisy. Přesnost provádění zemních prací je stanovena TKP.

Ve stanici se navrhuje zapuštěné šterkové lože. Základní šířka skloněné pláň tělesa železničního spodku v dopravních, kde je zřízeno zapuštěné šterkové lože, je shodná jako pro vodorovnou pláň tělesa železničního spodku a základní šířka činí 6,0m. Základní příčný sklon zemní pláň je 5% a je orientován k odvodňovacímu zařízení. Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich dimenzování bude provedený geotechnický průzkum železničního spodku.

Rozsah a způsob odvodnění koleje vychází z konfigurace prostoru stanice ve vztahu k přilehlému terénu. V žst. Milevsko je navrženo celkem 6 trativodních větví. Vzhledem k podélnému profilu stanice a nezjištěnému odvodnění bylo přistoupeno ke zřízení trativodů v minimálním sklonu 3,00‰ – 5,00‰, tak aby bylo možné realizovat vyústění trativodů.

5.2.1.3 Nástupiště

Ve stanici jsou navržena dvě nová nástupiště – u koleje č. 1 (jednostranné poloostrovní) a u koleje č. 2 (vnější) obě délky 90 m a šířky 3,60 m (č. 2), resp. 3,00 m (č. 1). Začátek nástupiště č.1 je od km 26,581 až do km 26,670, nástupiště č.2 je od km 26,700, konec v km 26,792. Nástupiště č.1 je navrženo v oblouku $R=500$ m, nástupiště č.2 se v celé délce nachází v oblouku o poloměru $R=400$ m. Výška nástupní hrany je uvažována 550 mm nad temenem kolejnicového pásu, což odpovídá současným standardům na zajištění pohodlného nástupu do vlaku. Zpracovatel doporučuje a předpokládá nástupištní konstrukci typu „L“ s předsazenou nástupní hranou se zádlazbovými panely ev. zádlazbou min. délky hrany 0,20m. Obě nástupiště budou opatřena zábradlím po celé délce nenástupní hrany dle vzorových listů SŽDC S4 Ž8.7. Za vnější hranou nástupiště č.1 je dotažena

plocha autobusové zastávky, nástupiště bude opatřeno zábradlím, aby byla zajištěna bezpečnost cestujících.

Odvodnění nástupiště č.1 je zajištěno příčným sklonem a po zpevněných plochách před výpravní budovou do uličních vpustí. Odvodnění nástupiště č.2 je zajištěno příčným sklonem do kolejiště, které je odvodněno pomocí travivodních větví. Ty jsou vyústěny do stávajícího vodního toku.

K příchodu na nástupiště č.2 slouží úrovňový centrální přechod od výpravní budovy, přístup na nástupiště č.1 bude z čela nástupiště a pomocí dvoj-rampy z boku nástupiště pro přestup na autobusovou zastávku. Oba přístupy k nástupištím jsou napojeny na nově budovaný chodník z ulice Nádražní.

Všechny nově navrhované přístupové komunikace stejně tak jako povrch samotného nástupiště budou svým provedením umožňovat pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Na každém nástupišti je navržena dvojice přístřešků pro cestující, provedení těchto přístřešků bude stejné jako přístřešky pro městskou autobusovou dopravu, aby byl sjednocen vzhled celého přestupního terminálu.



Obrázek 01 - Příklad přístřešku pro cestující betonové a ocelové konstrukce
(zdroj: silnice-zeleznice.cz)

Součástí SO nástupišť bude i mobiliář. Jedná se o odpadkový koš, lavičky, nádobu na posypový materiál.

Informační a orientační systém

Součástí vybavení terminálu je také orientační systém (označení směrů, tabule s názvem železniční stanice, zastávek pro autobusy apod.), elektronický informační systém zobrazující informace o aktuálních odjezdech/příjezdech vlaků doplněný o informační panel o odjezdech autobusových spojů dopravy a rozhlas.

5.2.1.4 Osvětlení

Navrhovaná nástupiště, autobusová stání a přístupové komunikace budou doplněny sloupy veřejného osvětlení dle požadavků na minimální intenzitu osvětlení. Z důvodu nižších provozních nákladů je doporučeno použití energeticky méně náročných světelných zdrojů (LED svítidla).

5.2.1.5 Další vybavení zastávky

Přístřešky na nástupištích budou vybaveny vývěskami pro jízdní řády a další informační materiály a městským mobiliářem.

Dále je zde navržen lehký přístřešek z ocelové konstrukce se stojany pro možnou úschovu a zabezpečení jízdních kol v počtu 12 ks. Přístřešek bude umístěn vedle výpravní budovy dle situačního výkresu.



Obrázek 02 - Příklad přístřešku se stojany pro jízdní kola (zdroj: pontte.cz)



Obrázek 03 - Příklad přístřešku se stojany pro jízdní kola, lehké provedení (zdroj: manutan.cz)

5.2.1.6 Výpravní budova

Na základě zadání byla vypracována nová dispozice budovy.

Dispoziční řešení

Stávající objekt veřejných WC bude z důvodu kolize s navrhovaným terminálem zdemolován a veřejné WC bude přesunuto do výpravní budovy na místo stávající osobní pokladny a jejího zázemí. Nové veřejné WC pak bude přístupné přes čekárnu. Současně bude vybudováno také jedno bezbariérové WC a úklidová místnost. Vstup na WC bude zajišťován přes turnikety.

Osobní pokladna (prodej jízdenek) bude přesunuta do prostor stávajícího vstupu do čekárny. Stávající čekárna tak bude rozdělena novou stěnou s prodejním okénkem. Vstup do čekárny bude zajištěn přímo z nástupiště obnovenými dveřmi.

Denní místnost pro řidiče autobusů bude vytvořena v přízemí ze stávající místnosti pro sdělovací zařízení, která bude přesunuta do nového technologického objektu na druhé straně kolejíště. Řidiči budou využívat stávající WC u schodiště.

V provozních prostorách dojde ke zrušení stávajícího stavědla, kde bude zřízena nová dopravní kancelář. Ostatní prostory zůstávají bez úprav.

Návrh nového dispozičního řešení výpravní budovy je součástí *Přílohy č. 111 Stavební úpravy ve výpravní budově*.

Dopady do rozvodů TZB budovy

V nových místnostech budou provedeny nové rozvody ZTI, vytápění, elektro a slaboproudu. Napojení na stávající rozvody bude pro v příslušných rozvaděcích. Trubní sítě budou napojeny v suterénu budovy.

Rušené místnosti	plocha m²
čekárna	15,66
stavědlo	18,63
místnost pro sdělovací zařízení	9,48
chodba	2,88
zázemí osobní pokladny	22,89
osobní pokladna	25,22

Nové místnosti	plocha m²
prodej jízdenek	15,66
dopravní kancelář	18,63
denní místnost řidiči BUS	12,60
veřejné WC muži	22,16
veřejné WC ženy	13,80
veřejné WC bezbariérové	4,23
veřejné WC úklid	6,50

5.2.1.7 Ostatní přidružené práce a vyvolané investice

Vzhledem k plánovaným stavebním úpravám bude nutné zřídit nový vjezd do areálu Paliva Písek náhradou za stávající zrušený. To opatření znamená zřízení nové brány (křídlové nebo samonosné posuvné). Současně je nutné přesunout silniční váhu, včetně technologického objektu, z přednádražního prostoru do areálu Paliv Písek.

Pro vizuální oddělení nově zřizovaného terminálu od skladové plochy paliv bude zřízen nový neprůhledný plot (zděný z kamenů, betonový) podél pozemku.

6. NÁKLADY A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ

6.1 Náklady stavby

Pro navrhovanou železniční zastávku byl zpracován orientační propočet investičních nákladů v konstantní cenové úrovni roku 2016 dle formuláře MOPIN. Investiční náklady jsou rozděleny dle předpokládaných investorů. Podrobný propočet je uložen u zpracovatele studie.

Součásti investované z prostředků města Milevsko

- Přístřešky pro cestující
- Zpevněné plochy vč. přístupových komunikací
- Povrchové úpravy stavbou dotčených travnatých ploch
- Přístřešek a stojany pro jízdní kola
- Úpravy inženýrských sítí mimo nástupiště
- Osvětlení přístupových komunikací

Součástí investované z prostředků správce infrastruktury

- Zřízení nástupiště vč. souvisejících zemních prací (mimo povrchových úprav vně nástupištní plochy)
- Elektronický informační systém vč. zapojení
- Osvětlení nástupiště
- Rekonstrukce železničního svršku a spodku žst. Milevsko
- Přípojky a rozvody nn pro potřeby provozovatele (osvětlení, označovače jízdenek)
- Označovače jízdenek

Orientační propočet investiční náročnosti stavby – město Milevsko

Položka	Investiční náklady v tis. Kč (CÚ 2016) – MOPIN
	Město Milevsko
Pozemní komunikace	18,333
Sdělovací informační zařízení	0,550
Přeložky stávajících sítí	1,238
Opěrná zeď + schodiště	2,277
Zřízení nástupiště autobusové zastávky	0,528
Pozemní stavební objekty	1,645
Rekultivace ploch a ozelenění	0,352
Betonový plot	2,480
Vedlejší náklady stavby + REZERVA	6,851
celkem	34,253

Orientační propočet investiční náročnosti stavby – SŽDC s.o.

Položka	Investiční náklady v tis. Kč (CÚ 2016) – MOPIN
	Provozovatel dráhy
Železniční zabezpečovací zařízení	53,515
Železniční sdělovací zařízení	14,080
Železniční svršek	78,562
Železniční spodek	18,612
Nástupiště a přejezdové konstrukce	4,659
Mosty, propustky a zdi	1,743
Pozemní komunikace	0,224
Protihlukové objekty	0,220
Pozemní stavební objekty	24,358
Energetická zařízení	19,195
Vedlejší náklady stavby + REZERVA	53,792
celkem	268,959

6.2 Ekonomické hodnocení stavby

Ekonomické hodnocení stavby není součástí tohoto stupně dokumentace. Zpracovatelem jsou níže uvedena doporučení, kde hledat přínosy této stavby do ekonomického hodnocení, které bude součástí dalšího stupně dokumentace.

Pozitivní dopady stavby:

- zvýšení dopravní obslužnosti území,
- očekávané zlepšení rozložení cestujících v autobusové a vlakové dopravě
- zkrácení reálných cestovních dob do centra města

7. VZTAH ZÁMĚRU K ÚZEMÍ

7.1 Minimalistická varianta – var. 1

7.1.1 Přehled dotčených parcel a jejich vlastníků

Přehled dotčených parcel a vlastníků					
parc. č.	vlastník	Právo hospodařením s majetku státu	Využití pozemku	Druh pozemku	Způsob ochrany nemovitostí
k.ú. Milevsko [694 673]					
1611/2	Město Milevsko, nám. E. Beneše 420, 39901 Milevsko		silnice	Ostatní plocha	-
491/3	Holý Jan, Lužická 2022/7, 41501 Teplice Holý Michael, U Radnice 168, 41704 Hrob Město Milevsko, nám. E. Beneše 420, 39901 Milevsko Němcová Jana Mgr., Lužická 2022/7, 41501 Teplice Polláková Irena, Kyjevská 444/7, Pouchov, 50341 Hradec Králové Šefránek Jaroslav, Třebízského 378/2, Pražské Předměstí, 39701 Písek		zeleň	Ostatní plocha	-
480/8	FAST KOVOŠROT s.r.o., Tachovské náměstí 90/2, Žižkov, 13000 Praha 3		Manipulační plocha	Ostatní plocha	-
480/6	Paliva Písek a. s., Žižkova třída 335/12, Budějovické Předměstí, 39701 Písek		Manipulační plocha	Ostatní plocha	-
1657/8	Česká republika,	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná	dráha	Ostatní plocha	-

		1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1			
2066/5	Česká republika,	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha	Ostatní plocha	-
1657/7	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1		Neplodná půda	Ostatní plocha	-
1657/9	Lhota Petr, Na Cukavě 1470, 39901 Milevsko Mlčkovský Miroslav, č. p. 336, 39851 Sepekov		Neplodná půda	Ostatní plocha	-
1657/6	Mlčkovský Miroslav, č. p. 336, 39851 Sepekov		Neplodná půda	Ostatní plocha	-
1657/4	Trojáček František, Písecké předměstí 1346, 39901 Milevsko Trojáčková Marie, J. A. Komenského 1132, 39901 Milevsko		Neplodná půda	Ostatní plocha	-
Budovy					
st. 385	Česká republika,	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1		zastavěná plocha a nádvoří	-
st. 3320/2	Lhota Petr, Na Cukavě 1470, 39901 Milevsko Mlčkovský Miroslav, č. p. 336, 39851 Sepekov			zastavěná plocha a nádvoří	-
st. 3320/1	Mlčkovský Miroslav, č. p. 336, 39851 Sepekov			zastavěná plocha a nádvoří	-
st. 2930	Česká republika,	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1		zastavěná plocha a nádvoří	-

st. 2609	Trojáček František, Písecké předměstí 1346, 39901 Milevsko Trojáčková Marie, J. A. Komenského 1132, 39901 Milevsko			zastavěná plocha a nádvoří	-
st. 949	FAST KOVOŠROT s.r.o., Tachovské náměstí 90/2, Žižkov, 13000 Praha 3			zastavěná plocha a nádvoří	-

7.1.2 Životní prostředí

Navržené řešení přestupního terminálu a autobusových zastávek včetně ostatních souvisejících dopravních ploch je realizováno v rozsahu stávajících zpevněných ploch před výpravní budovou popřípadě neudržovaných úzkých pásů vegetace s drobnými náletovými dřevinami a křovinami. Z důvodu umístění nového vjezdu do areálu Paliva Písek dojde ke skácení stávajících stromů, které brání ve výhledu v rozsahu rozhledových trojúhelníků.

Navržené kolejové řešení žst. Milevsko včetně nových nástupišť nepředstavuje zásah do stávajícího krajinného uspořádání lokality, ani nevyvolává potřebu kácení vzrostlých dřevin.

V okolí nově zřizovaného přestupního terminálu lze předpokládat mírný nárůst hlukové zátěže v důsledku zvýšené intenzity pohybu osobních vozidel a autobusové dopravy. V dané lokalitě se však nachází převážně průmyslová infrastruktura (plochy kovošrotu FAST a Paliva Písek s pohybem těžkých nákladních automobilů), nepředpokládá se tedy výrazně zvýšený negativní dopad na obyvatele. V zájmovém území jsou pouze byty v druhém a třetím patře výpravní budovy. Prověření míry nárůstu hlukové zátěže zpracovatel doporučuje prověřit v některém z dalších stupňů dokumentace.

8. ZÁVĚR

Zpracovaná studie představila v souladu se zadáním řešení umístění autobusového terminálu ve variantách „**maximální**“ – **var. 1** a „**maximální**“ – **var. 2.1**, ve kterých bylo uvažováno s přemístěním autobusového nádraží z centra města Milevsko k železniční stanici a zřízením parkoviště. Dále byly zpracovány varianty „**minimální**“ – **var. 1**, **var. 2** a **var. 3**, ve kterých je uvažováno pouze se zřízením zastávky pro městskou autobusovou dopravu s přestupem hrana-hrana a zřízením parkoviště pro osobní vozidla.

Na základě konaných porad a následného jednání s majiteli dotčených pozemků bylo přistoupeno k výběru „**minimální**“ varianty – **var. 1** k dalšímu rozpracování.

Studie v částech **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** zdůvodňuje výběr lokality a popisuje širší dopravní a komunikační vztahy včetně předpokládaných obrátů cestujících v zájmové železniční stanici Milevsko s návazností cestujících na městskou a příměstskou autobusovou dopravu.

V části **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** je popsána provozní a dopravní technologie na řešené trati. Součástí dokumentace je návrh grafikonu vlakové dopravy pro výhledový provozní koncept na celé trati Tábor – Písek – Ražice, který zohledňuje začlenění nového přestupního terminálu do systému veřejné dopravy, návrh jízdních řádů linek MHD a vybraných příměstských autobusových linek.

V částech **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. a Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** je popsán návrh možného technického

řešení s orientačním propočtem nákladů. V dokumentaci je také navrženo možné rozdělení nákladů stavby mezi město Milevsko a provozovatele dráhy.

V části **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů. Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** je popsán vztah stavebního záměru k území vč. vlivu na životní prostředí a soupisu pozemků dotčených stavbou pro jednotlivé varianty.

V Praze 02/2017

Za zpracovatele studie
Metroprojekt Praha a.s.
Ing. Oldřich Hřib

9. SEZNAM PŘÍLOH

9.1 Dokladová část

Záznamy z porad

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce:	ÚTS „Přestupní terminál Milevsko“
Účel jednání:	Vstupní jednání
Datum a čas jednání:	9. 5. 2016, 13:00 – 15:00
Místo jednání:	zasedací místnost MěÚ Milevsko, Sažinova 843, 399 01 Milevsko
Přítomni:	dle prezenční listiny

Předmět jednání

Jednání bylo svoláno za účelem seznámení zástupců města Milevska, Jihočeského kraje, provozovatele drážní infrastruktury a koordinátora veřejné dopravy se zadáním územně technické studie, se základními variantami řešení a za účelem doplnění vstupních požadavků pro další zpracování dokumentace, případně stanovení omezujících podmínek.

Jednání zahájil úvodním slovem místostarosta města Milevska.

Následně zástupce zhotovitele představil zpracovatelský tým a základní parametry zadání dokumentace.

V další části jednání byla prezentována dopravně-technologická část, která je jedním z hlavních výchozích podkladů pro návrh technického řešení terminálu.

Dopravní technologie

V rámci dopravně-technologické části porady byl ve stručnosti shrnut stávající model dopravní obsluhy (MHD, linková autobusová a železniční doprava) a představeny návrhy na jeho změnu vyvolanou stavbou nového přestupního terminálu u železniční stanice. V případě tzv. „maximální“ varianty terminálu je uvažováno s opuštěním stávajícího autobusového nádraží. Pro obsluhu centra města je pak uvažováno se zřízením cca 2 zastávkových míst pro každý směr na náměstí E. Beneše.

Zpracovatel i zástupce SŽDC současně upozornili na skutečnost, že dopravně-technologická část, včetně návrhu změn v systému dopravní obsluhy (posílení role železniční dopravy, úprava linkového vedení autobusů, vzájemná koordinace železniční a autobusové dopravy, zajištění přestupů mezi vlakovými a autobusovými spoji) bude velmi důležitým podkladem jak pro další projektovou přípravu, tak především pro zdůvodnění žádosti o spolufinancování projektu z určených fondů EU.

Prezentace dopravně-technologické části studie je součástí přílohy tohoto záznamu.

Návrh technického řešení jednotlivých variant terminálu

V dalším bloku jednání představil zástupce zhotovitele rozpracované návrhy možného technického řešení autobusového terminálu ve dvou požadovaných variantách – minimální a maximální. Varianty maximální zohledňují požadavek na přesun stávajícího autobusového nádraží k železniční stanici a tedy i potřebné množství autobusových stání jako náhradu za stávající autobusové nádraží v centru města. Varianty minimální pak počítají se zřízením dvou autobusových stání určených pro obsluhu železniční stanice linkou MHD a vybranými linkami regionálních autobusů. Přestupní terminál v „minimální“ variantě tak vytvoří doplněk k autobusovému nádraží, které bude v tomto případě zachováno ve stávající poloze v centru města.

Ve všech variantách jsou navrhována parkovací místa pro osobní automobily P+R, K+R a prostor pro odstavení jízdních kol B+R.

Byly představeny následující varianty:

- **Maximální**
 - Varianta 1

Návrh řešení uvažuje s oddělením parkovacích stání a autobusového nádraží tak, aby bylo zamezeno křížení pohybu osobních vozidel a autobusů, a tím byla zajištěna bezpečnost cestujících.

Parkovací stání jsou navržena vlevo (dle pohledu výkresu) před výpravní budovou. Jednotlivé parkovací plochy jsou ve skupinách po 5 parkovacích stáních odděleny zelenými ostrůvky. Před výpravní budovou jsou umístěny 3 parkovací stání „KISS and RIDE“. K výpravní budově je přimknuta plocha pro jízdní kola „BIKE and RIDE“.

Jednotlivá autobusová stání jsou navržena jako šikmá pod úhlem 60° k ose příjezdové komunikace s ohledem na minimalizaci záboru plochy pro otočení autobusů (referenční autobus dl. 12 m) a zastavení u jednotlivých stanovišť. Je navrženo 10 autobusových stání pro regionální a dálkovou autobusovou dopravu + 2 stání pro regionální autobusovou dopravu, resp. linky MHD.

Umístění zastávky pro městskou autobusovou dopravu vychází z požadavku na přestup „hrana-hrana“ mezi vlakovou a autobusovou dopravou.

Přístup pěších k jednotlivým stáním autobusů je navržen vždy z čela jednotlivých ostrůvků.

- + Oddělení pohybu osobní a autobusové dopravy.
- + Krátká vzdálenost mezi výpravní budovou a parkovacími stáními.
- + Dostatečný volný prostor před výpravní budovou pro pohyb chodců a vozidel bez omezení.
- Nutnost výkupu soukromých pozemků pro zřízení parkovacích míst před výpravní budovou.
- Prostorová náročnost pro zřízení autobusového nádraží v počtu 10+2 stání a nutný výkup soukromého pozemku (výkup soukromého pozemku pro přesun autobusového nádraží se týká všech variant).

- Nevyužitá plocha mezi nástupištěm pro autobusové linky městské dopravy a 1. nástupištěm meziměstské autobusové dopravy.

- Variantá 1.1

Variantá vychází typově z předchozího návrhu, kdy zůstává umístění a dispozice navrženého autobusového nádraží beze změny. Upraveno je umístění jednotlivých parkovacích stání tak, aby byla snížena nutná plocha výkupu soukromých pozemků. Parkovací stání jsou rozdělena do dvou částí. První část, kterou tvoří 10 parkovacích míst je navrženo v prostoru autobusového nádraží rovnoběžně s 1. řadou autobusových stání. Toto řešení využívá volného prostoru, který vznikl mezi zastávkami městské autobusové dopravy a 1. řadou autobusových stání, aniž by docházelo k velkému křížení pohybu osobních vozidel a autobusů. Druhá část parkovacích míst je umístěna vlevo od výpravní budovy. 8 parkovacích míst typu P+R je navrženo v místě stávající budovy bývalé restaurace.

- + Částečné snížení nároků na výkup soukromých pozemků.
- + Lepší využití volných ploch v místě nově navrhovaného autobusového nádraží oproti Variantě 1.
- Umístění části parkovacích míst do prostoru autobusového nádraží.
- Stávající budovy garáží před výpravní budovou, kde je zúžen volný prostor na 6 m.

- Variantá 2

V této variantě byla upravena koncepce umístění jednotlivých stání autobusového nádraží, kdy jsou jednotlivá nástupiště zřízena rovnoběžně s přístupovou komunikací. Je navrženo 8 autobusových stání + 2 stání pro městskou dopravu.

Parkovací stání jsou umístěna stejně jako ve Variantě 1. Všechna stání jsou vlevo před výpravní budovou.

- + Snížení záborů pozemků nutných pro autobusové nádraží oproti Variantě 1.
- + Oddělení pohybu vozidel osobní a autobusové dopravy.
- Návrh pouze 8 autobusových stání.
- Nevyužitá volná plocha mezi příjezdovou komunikací a prvním nástupištěm autobusu.

- Variantá 2.1 – zpracovatel doporučuje pro další zpracování

Variantá modifikuje umístění parkovacích stání při zachování návrhu rozmístění odjezdových stání autobusů z Varianty 2.

Parkovací stání jsou rozdělena do dvou částí. První část, kterou tvoří 12 parkovacích míst, je navržena v prostoru autobusového nádraží kolmo k autobusovým stáním. Parkoviště je umístěno do volného prostoru mezi příjezdovou komunikací a prvním autobusovým stanovištěm. Tímto řešením je zamezeno křížení pohybu osobních vozidel a autobusů.

Druhá část parkovacích stání je umístěna vlevo od výpravní budovy. 8 parkovacích míst je navrženo v místě stávající budovy bývalé restaurace.

- + Oddělení pohybu vozidel osobní a autobusové dopravy.
- + Snížení plochy výkupů pozemků pro zřízení parkovacích stání.
- + Bezpečnější pohyb cestujících.
- Snížení počtu autobusových stanovišť z 10 stání na 8.
- První autobusové stanoviště je bez předjízdného pruhu.

- **Minimální**

- **Varianta 1**

V návrhu je uvažováno se zřízením autobusové zastávky v kombinaci s nástupištěm, kdy bude zajištěn pro cestující přestup „hrana-hrana“.

Parkovací místa jsou umístěna centrálně v prostoru nově zřizovaného terminálu. Z vnějších bočních stran parkovacích míst jsou navrženy zvýšené ostrůvky pro usměrnění provozu. Parkovací místa typu K+R jsou umístěny vlevo od výpravní budovy.

Vzhledem ke smíšenému provozu osobních vozidel a autobusů byl pro městskou autobusovou dopravu vyčleněn zvláštní jízdní pruh tak, aby autobusy byly při odjezdu upřednostněny.

Na pozemek společnosti Paliva Písek a. s. bude zrušen vjezd z jihovýchodní strany a vybudován nový ze strany severozapadní tak, aby bylo zamezeno nevhodnému napojení do plochy autobusového terminálu a parkoviště.

Na základě představené varianty na vstupním jednání byla přepracována koncepce řešení, aby nedocházelo k záborům pozemků společnosti Paliva Písek a. s.

- + Veškeré stavební úpravy jsou na pozemcích Města Milevsko a pozemcích SŽDC s.o.
- Předpokládané intenzivní křížení osobních vozidel a autobusové dopravy v čase ranní a odpolední dopravní špičky.
- Pohyb cestujících směřující k zaparkovaným vozidlům.

- **Varianta 2**

Varianta vychází z Varianty 1 s přesunem parkovacích ploch před výpravní budovu.

Parkovací stání jsou navrženy vlevo (dle pohledu výkresu) před výpravní budovou. Jednotlivé parkovací plochy jsou ve skupinách po 5 parkovacích místech odděleny zelenými ostrůvky. Před výpravní budovou jsou umístěny 3 parkovací stání „KISS and RIDE“. K výpravní budově je přimknuta plocha pro jízdní kola „BIKE and RIDE“. Výhodou umístění parkovacích míst je krátká docházková vzdálenost k nástupišti a zároveň dostatečně velká plocha umožňující vzájemný pohyb příjezdějících a odjíždějících vozidel i pohyb cestujících.

Na pozemek společnosti Paliva Písek a. s. bude zrušen vjezd z jihovýchodní strany a bude vybudován nový ze strany severozapadní tak, aby bylo zamezeno nevhodnému napojení do plochy autobusového terminálu a parkoviště.

- + Oddělení pohybu osobních vozidel od autobusové dopravy
- Výkup soukromých pozemků pro zřízení parkovacích stání

- Variantá 3

Návrh varianty eliminuje možné kolize dopravních proudů při křížení osobní a autobusové dopravy a minimalizuje nutné výkupy pozemků a staveb. V tomto řešení se jedná prakticky pouze o budovu bývalé restaurace, která je v současné době nevyužívána.

Pro městskou autobusovou dopravu bude zřízena zastávka o dvou stáních kombinovaná s jednostranným vnějším nástupištěm dráhy.

Parkovací stání jsou rozdělena typově do dvou částí. První část, kterou tvoří 12 parkovacích míst v kombinaci 9 míst P+R a 3 místa K+R je navržena v prostoru autobusové zastávky ve volné střední části. Toto parkoviště bude ohraničeno zvýšenými ostrůvky, tak aby byl usměrněn provoz. Druhá část, jedná se o 11 parkovacích míst typu P+R, je umístěna vlevo od výpravní budovy.

Na pozemek společnosti Paliva Písek a s. bude zrušen vjezd z jihovýchodní strany a bude vybudován nový ze strany severozapadní, tak aby bylo zamezeno nevhodnému napojení do plochy autobusového terminálu a parkoviště.

- + Snížení intenzity pohybu osobních vozidel v prostoru zastávky.
- Umístění parkoviště v ploše autobusové zastávky = smíšený pohyb osobních vozidel a autobusové dopravy.
- Nutný výkup objektu bývalé restaurace pro zřízení parkovacích míst oproti Variantě 1

Diskuze

Zástupce města se na zpracovatele studie obrátil s dotazem, zdali by bylo možné situovat terminál variantně také do prostoru stávající budovy p. č. st. 949, která je v majetku společnosti FAST Kovošrot, s r. o. Zpracovatel studie upozornil, že ani v tomto případě by se z důvodu zajištění dostatečného prostoru pro obrát autobusů nebylo možné vyhnout alespoň částečnému záboru pozemku společnosti Paliva Písek, a. s. Z tohoto důvodu zpracovatel studie preferuje pouze zásah do pozemků a objektů jednoho vlastníka (Paliva Písek, a. s.).

V souvislosti s nutným zábořem větší části pozemku p. č. 480/6 a p. č. st. 912 společnosti Paliva Písek, a. s. pro všechny návrhy maximální varianty doporučili zástupci města prověřit možnost využití celého uvedeného pozemku (např. pro rozšíření počtu parkovacích míst). Majiteli by byla městem nabídnuta náhradní plocha (jako vhodná lokalita s napojením na železnici připadá v úvahu vlečkové kolejiště v areálu ZVVZ, popř. vlečkové kolejiště „Staňkov“). Rozšíření počtu parkovacích míst současně doporučil i zástupce JIKORDu.

Zástupce RSM ČD, a. s. upozornil na předpokládané úpravy majetkových vztahů ve stávajícím obvodu dráhy. Od 1. června 2016 bude výpravní budova ŽST Milevsko i objekt na pozemku p. č. 2930 v majetku SŽDC.

Zástupci města byl vznesen požadavek na zapracování místní komunikace vně autobusového terminálu pro obsluhu VNVK a areálu FAST kovošrot, s r. o.

Pro všechny varianty je požadováno zřízení dvojice jednostranných nástupišť, tak aby alespoň pro jeden směr byl zajištěn přestup „hrana-hrana“ mezi vlaky a autobusy.

Organizátor veřejné dopravy vznesl návrh na úpravu několika autobusových stání pro možnost obsluhy kloubovými autobusy. Po následné rozpravě byl tento námět zamítnut.

Návrh počtu autobusových stání musí zohledňovat také potřebu provozovatelů drážní dopravy pro zajištění NAD v případě výluk.

Zástupce objednatele dopravy nesouhlasil s variantním zmenšením prostoru mezi jednotlivými nástupišti pro autobusy pouze na šířku jednoho jízdního pruhu, což by znemožňovalo libovolné pořadí příjezdu/odjezdu autobusů od jednotlivých stání u jednoho nástupiště.

V rámci dalšího zpracování studie bude prověřena postradatelnost částí kolejiště ŽST Milevsko dotčených stavbou přestupního terminálu a souvisejícími kolejovými úpravami stanice.

Závěr:

- Zhotovitel dokumentace předá městu rozpracovaný grafický návrh preferovaných variant řešení terminálu, aby mohlo být započato jednání s vlastníky stavbou dotčených pozemků.
- Zástupce kraje zjistí aktuální stav přípravy a trasování přeložky silnice II/105 (jihovýchodní obchvat města Milevska), která vede v jedné z variant v blízkosti železniční stanice, a poskytne tento podklad zpracovateli.

*Zapsal: Ing. Petr Provazník, Ing. Oldřich Hřib
Zápis ukončen 12. 5. 2016*

Doplnění zápisu:

Byly dopracovány varianty řešení, které jsou nedílnou součástí tohoto zápisu (ke stažení pod odkazem: <https://ftp.metroprojekt.cz/?u=QPDU&p=ebCt>)

Obsahové připomínky k zápisu z jednání 9.5.2016 nebyly uplatněny.

Doplnil: 1.6.2016, Ing. Petr Provazník

Přílohy:

- Prezenční listina
- Prezentace dopravně-technologické části (pouze elektronicky)
- Zákresy jednotlivých variant (pouze elektronicky)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE:

9.5.2016

v budově MěÚ Milevsko

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

Vstupní jednání územně technické studie „Přestupní terminál Milevsko“

[illegible]

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce:	ÚTS „Přestupní terminál Milevsko“
Účel jednání:	dílčí pracovní jednání
Datum a čas jednání:	9. 6. 2016, 9:15 – 12:00
Místo jednání:	zasedací místnost PO Tábor, Valdenská 525/8, 390 02 Tábor
Přítomni:	dle prezenční listiny

Předmět jednání

Jednání bylo svoláno za účelem předložení dopracovaných variant autobusové části terminálu a projednání možnosti využití pozemků cizích vlastníků v první části a projednání návrhu kolejového řešení ŽST Milevsko a dispozičního uspořádání VB ve vztahu k provozním a technologickým potřebám ve druhé části jednání.

Jednání zahájil úvodním slovem zástupce zhotovitele a následovala diskuze k jednotlivým bodům programu.

I. ČÁST

Zástupce města Milevska (**MD**) účastníky informoval, že:

- město sleduje výhradně maximální variantu = přesun autobusového nádraží k vlakovému a uvolnění centra města; varianta minimální je náhradním/kompromisním řešením pro případ neúspěchu při zajišťování pozemků potřebných pro variantu maximální;
- bylo jednáno s vlastníky dotčených pozemků s výsledkem:
 - Paliva Písek, a. s. (dle vyjádření jednatele)
 - připouští možnost přesunout areál na pozemek o stejné velikosti (dnes 3619 m², požadavek na alespoň cca 3000 m²);
 - na novém pozemku je třeba dodržet prostorové parametry pro otočení návěsové soupravy, kterými je současný areál obsluhován;
 - požadují zachování přístupu k železniční vlečce;
 - je akceptovatelný přesun části areálu do prostoru FAST kovošrot, s. r. o. p. č. 480/8 a 480/2.

Město bude dále jednat přímo s majitelem společnosti o možnosti přesunu.

- FAST kovošrot, s. r. o. (dle vyjádření jednatele):
 - nepřístupný možnému odprodeji části areálu,
 - v současnosti uzavřený smluvní vztah se SŽDC na pronájem části pozemků přiléhajících k manipulační koleji.

Zástupce OŘ SŽDC (**JV**) informoval, že:

- FAST kovošrot, s. r. o. má nájemní smlouvu s výpovědní dobou 3 měsíce;
- pro SŽDC má přednost veřejný zájem (přestupní terminál) před soukromým (kovošrot);
- je možný přesun areálu Paliva Písek, a. s. na budoucí plochy SŽDC do ŽST Branice – bude prověřena plocha a přístupnost areálu.

Zástupce zhotovitele (**PP**) shrnul stávající stav zpracování návrhu. Jsou navrženy varianty MIN (jako záložní) a MAX ve variantách plného záboru pozemku p. č. 480/6 společnosti Paliva Písek, a. s. a částečného záboru tohoto pozemku. **MD** s návrhy souhlasí, dopracování bude pozastaveno do doby rozhodnutí o pozemkových možnostech.

Zástupce města (**MD**) navrhuje následující další postup:

- město prověří možnost umístit areál společnosti Paliva Písek, a. s. na jiných pozemcích na svém území;
- OŘ SŽDC prověří možnost umístit areál Paliv Písek, a. s. na plochy SŽDC v Branicích;
- město prověří možnost přesunu Paliv Písek, a. s. na pozemky v lokalitě Staňkov;
- v případě potřeby vyvine OŘ SŽDC úsilí o uvolnění potřebné části pozemků pronajatých společnosti FAST kovošrot, s. r. o.

První část jednání byla následně ukončena.

II. ČÁST

Zástupce SŽDC O26 (**JK**) shrnul dosavadní výstupy z jednání s objednavatelem a organizátorem regionální dopravy (Jihočeský kraj, JIKORD) týkající se dopravně technologické části a z nich plynoucí požadavky na ŽST Milevsko.

Ve výhledovém stavu po zprovoznění terminálu je uvažováno s provozem následujících vlaků:

- **Os Tábor – Ražice** ve dvouhodinovém taktu
 - zastavují ve všech stanicích a zastávkách
 - Tábor kolem L:00
 - vzájemné křižování v ŽST Červená nad Vltavou v S:00
 - v ŽST Ražice přípoj na linku R11 do/z Plzně
- **Sp Tábor – Písek** ve dvouhodinovém taktu ve špičce
 - cca v hodinovém prokladu k Os Tábor – Ražice
 - zastavují Tábor, Božejovice, Sepekov, Milevsko, Branice, Písek město, Písek centrum a Písek, případně Červená nad Vltavou
 - Tábor volně kolem S:00
 - vzájemné křižování v ŽST Vlastec v L:00
 - v ŽST Božejovice křižování s linkou Os v X:30.

Současně je potřeba ponechat v ŽST Milevsko prostor pro případné posilování souprav ve špičce, tzn. pro přivěšení, odstavení, resp. odstup vozidel.

Z hlediska nákladní dopravy je počítáno s obsluhou vleček „AGPI“ (č. 2001), „ZVVZ a. s.“ (č. 2150) i manipulačních míst určených k všeobecné nakládce a vykládce.

S ohledem na předpokládanou technologii provozu stanice jsou zde navrženy 3 dopravní koleje a 2 nástupištní hrany, dvě kusé manipulační koleje určené pro zajištění nakládky a vykládky a jedna kusá manipulační kolej pro potřeby OŘ.

Zástupce zhotovitele (OH) představil navržené kolejové řešení:

Rekonstrukce ŽST je navržena s ohledem na výše uvedené provozně technologické požadavky, kdy hlavní body jsou:

- vybudování dvou nových nástupišť s nástupní hranou 550 mm nad TK
- zajištění přestupu hrana-hrana mezi vlakovou a autobusovou dopravou
- rekonstrukce kolejiště v nezbytně nutném rozsahu, s minimálními zásahy do zhlaví
- rekonstrukce výpravní budovy

Popis hlavních parametrů představeného návrhu:

- rekonstrukce dopravních kolejí č. 1, č. 2 a č. 3 v celé délce, začátek a konec úprav je vymezen konci výhybek na obou zhlavích
 - kolej č. 1 a č. 3 vedena ve stávající stopě, osová vzdálenost 4,75 m
 - kolej č. 2 vedena od táborského zhlaví ve stávající stopě, v místě zřízení nového nástupiště č. 2 je kolej osově odsazena
- v koleji č. 3 bude vložena výhybka a zřízena nová kolej pro potřeby OŘ, náhradou za rušenou část koleje č. 4
- stávající kolej č. 4 bude ukončena betonovým zarážedlem, tak aby vznikl prostor pro vnější nástupiště č. 1
- nástupiště navržená v délce 80 m, budou pro další zpracování prodloužena na 90 m
 - nástupiště č. 1 je navrženo vnější v kombinaci s autobusovou zastávkou, přístup na nástupiště chodníkem
 - nástupiště č. 2 je navrženo poloostrovní jednostranné, přístup na nástupiště chodníkem přes centrální přechod
- odvodnění kolejiště v rozsahu rekonstrukce bude realizováno podélnými trativody
- demolice
 - rekonstruované koleje budou sneseny v celé délce
 - v rámci rekonstrukce budou sneseny stávající výhybky č. 7 a č. 8
 - bude snesena vlečka „ZZN Strakonice, a. s. – vlečka Milevsko“

Dále bylo odsouhlaseno, že s ohledem na výhledový provozní koncept vlakové dopravy není nutné zvyšovat rychlost v hlavní staniční koleji (všechny osobní vlaky budou ve stanici zastavovat). V předjízdnych kolejích bude rychlost zvýšena na 50 km/h. Pro potřeby OŘ je navržena kusá manipulační kolej v liché skupině na píseckém zhlaví. Lze zkrátit

užitnou délku kusé manipulační koleje č. 4 podle požadavků na délku vnějšího nástupiště, se kterým kolej v prostoru před VB koliduje.

Na základě požadavků složek SŽDC a ČD bylo dohodnuto následující:

- do návrhu doplnit zásuvkové stojany u obou nástupišť
- obě nástupiště budou uvažována v délce 90 m s typem hrany H130, v případě potřeby mohou být nástupiště v dalším projektovém stupni zkrácena,
- navrhnout vybavení stanice novým zab. zař. 3. kategorie, 2. SK bude v místě centrálního přechodu rozdělena cestovými návěstidly
- zachovat prostor pro všeobecnou nakládku/vykládku (3 vozy)
- bude uvažován nový materiál žel. svršku
- budou navrženy nové výhybky do dopravních kolejí
 - na „táborském“ zhlaví budou vyjmuty stávající výhybky a zřízeny nové výhybky č.2, č.3, č.4 a prověřena možnost ponechání stávající výhybky č.5 nebo její výměna
 - na „píseckém“ zhlaví budou vyjmuty stávající výhybky zřízeny nové výhybky č.9 a č.10
- na úrovni odhadu nákladů a textového popisu bude navrženo osvětlení a informační systém (odděleně pro BUS a VLAK)
- O12 GR SŽDC dodá zpracovateli rozhodnutí Drážního úřadu o zrušení vlečky „ZZN Strakonice, a. s. – vlečka Milevsko“.

Následovala diskuze k novému dispozičnímu uspořádání výpravní budovy s těmito závěry:

- bude zřízen nový technologický domek pro sděl., zab. zařízení a nn část v prostoru za kolejištěm (zhotovitel navrhne předpokládanou potřebnou plochu)
- pro obsluhu dráhy jsou požadovány prostory:
 - dopravní kancelář (bude uvažováno s jejím umístěním v budově stávajícího stavědla, dopravní kancelář bude současně koncipována tak, aby bez dalších úprav prostorově vyhověla pro případné umístění pracoviště dispečerů DOZ)
 - odpočinková místnost
 - pokoj na spaní při VSDZ
 - šatny + kuchyňka
 - sociální zařízení
- dále je požadováno:
 - veřejná část (čekárny, soc. zařízení)
 - prodej jízdenek (společný prostor VLAK+BUS)
 - zázemí pro řidiče BUS
- v patře se předpokládá zachování stávajících pronájmů.

Zhotovitel stanoví předpokládané investiční náklady pro rekonstrukci budovy samostatně pro části (vnitřní 1. NP, vnitřní 2. NP, vnější plášť budovy).

*Zapsal: Ing. Petr Provazník, Ing. Oldřich Hřib
Zápis ukončen 12. 7. 2016*

Přílohy:

- Prezenční listina

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE:

9.6.2016

v budově PO Tábor

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

Jednání územně technické studie „Přestupní terminál Milevsko“

[illegible]

Záznam z jednání

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Přestupní terminál Milevsko
DATUM	14. 11. 2016
MÍSTO	PO Tábor, Valdenská 525/8, Tábor, zasedací místnost 1. patro
ÚČASTNÍCI	dle prezenční listiny (viz příloha)
ZAZNAMENAL	Ing. Jan Křemen, GŘ SZDC O26

V pondělí 14. listopadu 2016 od 9:15 proběhlo v sídle PO Tábor jednání zástupců SZDC, GŘ O26 a ČD Cargo týkající se problematiky rekonstrukce ŽST Milevsko v souvislosti s uvažovanou stavbou přestupního terminálu „vlak-bus“. Iniciátorem tohoto jednání byl odbor strategie (O26) GŘ SZDC.

V úvodu jednání seznámil Ing. Křemen (SZDC, GŘ O26) přítomné zástupce ČD Cargo s aktuálně zpracovávanou územně-technickou studií „*Přestupní terminál Milevsko*“ (zadavatel Město Milevsko, zpracovatel METROPROJEKT Praha). Studie předpokládá jak úpravy přednádražního prostoru, do kterého mají být umístěna stání pro autobusy a parkoviště pro osobní automobily (P + R), tak rekonstrukci kolejiště stanice (stavba dvou nových nástupišť, zajištění přestupu „hrana-hrana“ mezi vlaky a autobusy atd.).

V rámci navrhovaných úprav železniční stanice Milevsko je předpokládáno:

- odpojení vlečky č. 2004 „ZZN Strakonice, a. s. – vlečka Milevsko“, zaústěna do koleje č. 4 výhybkou č. 7; vlečka zrušena Rozhodnutím DÚ k 31. 7. 2015;
- zkrácení manipulační koleje č. 4; nově uvažováno zapojení pouze na táborském zhlaví, zkrácení koleje je vyvoláno stavbou nového vnějšího nástupiště u koleje č. 2;
- úprava délky manipulační koleje č. 6, včetně zásahu do čelní rampy u této koleje;
- vybudování nové kusé koleje č. 5 zapojené do píseckého zhlaví; kolej určena pro potřeby ST jako náhrada za zkrácení koleje č. 4.

Vzhledem k tomu, že předpokládaná rekonstrukce kolejiště stanice se dotkne i míst určených pro nakládku a vykládku, byla v další části jednání vedena diskuze týkající se požadavků ČD Cargo na rozsah a parametry kolejiště stanice ve vztahu k potřebám nákladní dopravy.

Výstupy a závěry z jednání

Z diskuze vyplynuly následující požadavky ČD Cargo na rozsah kolejiště a vybavení ŽST Milevsko pro potřeby nákladní dopravy:

- čelní rampu u koleje č. 6 není potřeba zachovat;
- využitelnost manipulační koleje č. 4 pro nakládku a vykládku je s ohledem na velikost volné plochy mezi budovou skladiště a technologickým objektem (délka cca 25 m) velmi omezená, manipulační kolej č. 4 tedy není nutné zachovat pro potřeby zajištění všeobecné nakládky a vykládky;
- pro všeobecnou nakládku a vykládku je nutné zachovat stávající manipulační kolej č. 6 a to nejen pro potřeby společnosti FAST Kovošrot, ale část koleje rovněž jako VN VK a náhradu za zkrácení manipulační koleje č. 4;
- pro odstavování vozů je nutné zachovat manipulační kolej č. 4 alespoň jako kusou ve směru od Tábora a to v maximální možné délce;
- ČD Cargo současně požaduje prověřit možnost případného přesunu/zřízení náhradního místa pro všeobecnou nakládku a vykládku také na opačné straně kolejiště (směrem k areálu ZVVZ).

Podle poznámek z jednání a připomínek účastníků porady zaznamenal a zpracoval: Ing. Jan Křemen v. r.

PREZENČNÍ LISTINA

Územně-technická studie „Přestupní terminál Milevsko“, projednání požadavků
na zajištění obsluhy stanice nákladní dopravou, pracovní porada

Tábor, 14. 11. 2016

	Jméno	Organizace	Telefon/Email	Podpis
1	Michal Vandrovec	ČDC, a.s. 013/12	727 930 052 Michal.Vandrovec@cdcargo.cz	Vandrovec
2	MARTIN BOHAČ	ČDC OT	714 507 354 MARTIN.BOHAČ@CDCARGO.CZ	Boháč
3	MARTINA KNEŽU	ČDC PP PLOUVÍN	425 551 503 MARTINA.KNEZU@CDCARGO.CZ	Knežu
4	Ju Křemen	SZDC, BR 026	602 162 740 Kremen@szdc.cz	Křemen
5				
6				
7				
8				
9				
10				

STANOVISKO PROJEKTANTA K PŘIPOMÍNKÁM

Jikord s.r.o (Ing. Martin Stach)

č.j.: 395/2017/ST

Ve studii navržený dopravní koncept je v souladu s výhledovými záměry Jihočeského kraje, doporučujeme tedy jeho rozpracování v dalších stupních projektové dokumentace. Výstavbu přestupního terminálu v Milevsku podporujeme a k zaslané studii máme pouze tyto připomínky:

- navrhujeme odstranit sloupek / zábradlí mezi nástupištěm vlaku a zastávkou autobusu, resp. blíže popsat a vysvětlit umístění sloupku / zábradlí znázorněného v příloze č. 108 (Charakteristický příčný řez);
- Sloupek je navržen na šikmém chodníku (rampě), která vyrovnává výškový rozdíl mezi pochozí plochou nástupiště a autobusové zastávky. Zábradlí je zde navrženo důvodu bezpečného pohybu cestujících a osob s omezenou schopností orientace a pohybu, jeho odstranění není vhodné.
- navrhujeme prověřit možnost rozšíření zastavovací politiky spěšných vlaků v úseku Milevsko – Písek a její dopady do GVD.
- Rozšíření zastavovací politiky spěšných vlaků v úseku Milevsko – Písek je podmíněno dalším zvýšením rychlosti v úseku Božejovice – Červená n. Vltavou, resp. Vlastec. V opačném případě by bylo nutné přeložit vzájemné křižování spěšných vlaků ze ŽST Vlastec do ŽST Červená nad Vltavou, což by však vedlo k výraznému prodloužení jízdních dob těchto vlaků a souvisejícímu poklesu jejich atraktivity. Rozšíření zastavovací politiky, např. o ŽST Branice, však považuje zpracovatel za účelné, a proto doporučuje prověřit další možné zvýšení rychlosti v dalším stupni projektové dokumentace.

SŽDC s.o., GR O12 (Ing. Jan Louženský)

č.j.: 15050/2017-SŽDC-GR-O12

K předložené studii „Studie přestupního terminálu Milevsko“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

- Dopravní schéma - v souvislosti s navrhovaným centrálním přechodem a jeho nezbytným vybavením výstražným zařízením pro přechod kolejí je nutné do dopravního schéma doplnit alespoň všechna hlavní návěstidla tak, aby byl zřejmý rozsah nového zabezpečovacího zařízení.;
- Doplněno, další podrobnosti týkající se zabezpečovacího zařízení budou řešena v dalším stupni PD. Hlavní návěstidla byla do schématu doplněna.
- Situace ŽST Milevsko – kolejové řešení - připomínka dle předešlého bodu se týká také situace kolejového řešení. Situovat je zde nezbytné cestová návěstidla v koleji č. 2 před navrhovaným centrálním přechodem. Poloze takto navržených návěstidel musí být poté přizpůsobeno situování „nástupiště č. 2“ u dopravní koleje č. 2. Dodržena musí být minimálně dohlednost na návěstidlo 10 m z čela hnacího vozidla vlaku osobní dopravy, který zde zastaví pro výstup a nástup cestujících. Nezbytné proto bude zřejmě posunutí zarážedla kusé koleje č. 4 a větší zkrácení této koleje oproti návrhu.
- Poloha nástupiště byla upravena. V návaznosti na novou polohu nástupiště č.1 u koleje č.2 byla upravena i délka manipulační koleje č.4
- V situaci také chybí číslo nově zřizované kusé koleje č. 5 pro potřeby traťového okrsku
- Doplněno
- Souhrnná zpráva - upozorňujeme, že v textu uváděná výhledová nová železniční zastávka „Písek centrum“ bude mít dle rozhodnutí Drážního úřadu č.j. DUCR-11022/17-Sr ze dne 21.2.2017 název „Písek jih“.

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax:

+420 296 325 153

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

- V dotčených přílohách bylo opraveno, název zastávky byl v souladu s rozhodnutím DÚ opraven na „Písek jih“
- Formálně v textu kapitoly 4.2.2.1 Kolejiště chybí číslo výhybky, kterou bude odbočovat kolej č. 5, resp. je zde uvedeno č. „X“.
- **Opraveno**
- Formálně zcela chybný text je v kapitole 1.3. Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci.
- **Opraveno**
- Výhledový GVD Tábor – Ražice - v kapitole 4.2.5 Souhrnné zprávy je popisována vazba na Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň a zavedení spěšných vlaků Písek město – České Budějovice a i z toho vyplývající potřeba doplnění návěstního bodu do traťového zabezpečovacího zařízení. Ve výhledovém GVD by proto tyto vlaky měly být také zakresleny.
- Vzhledem k tomu, že „Studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“ není dosud schválena (k 31.3. 2017), nepovažuje zpracovatel za vhodné tyto vlaky do řešené studie doplňovat. Cílem zpracovatele bylo především upozornit na to, že navrhovaný provozní koncept na trati Tábor – Písek – Ražice není v přímém rozporu s provozním konceptem uvažovaným ve „Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň“. Koordinaci tras vlaků v dotčeném úseku Písek město – Písek – Ražice doporučujeme detailně řešit v dalším stupni projektové dokumentace.

SŽDC s.o., GŘ O26 (Ing. Křemen)
č.j.: 16890/2017-SŽDC-GŘ-O26

Příloha č. 101 Souhrnná technická zpráva

- kapitola 1.3 *Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci* – text této kapitoly nesouvisí s řešenou studií
- **Bylo opraveno.**
- v návaznosti na rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-11022/17/Sr ze dne 21. 2. 2017 o názvu zastávky je nutné v celé dokumentaci opravit název nové zastávky v traťovém úseku Písek – Písek město na „*Písek jih*“ (původně uvažován název „*Písek centrum*“)
- **Bylo opraveno.**

Příloha č. 104.1 Situace přestupního terminálu

- do situace požadujeme pro přehlednost vyznačit směr sklonu přístupových ramp (chodníků na nástupiště)
- **Bylo doplněno**
- v dalším stupni projektové dokumentace bude nutné upřesnit a projednat způsob napojení výjezdu z terminálu do ulice Nádražní (navrhován samostatný pruh pro automobily a samostatný pruh pro autobusy)
- **Bude řešeno a upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.**

Příloha č. 108 Charakteristický řez

- požadujeme blíže popsat a vysvětlit navrhované umístění zábradlí mezi vnějším nástupištěm a autobusovými stáními
- **Sloupek je navržen na šikmém chodníku (rampě), která vyrovnává výškový rozdíl mezi pochozí plochou nástupiště a autobusové zastávky. Zábradlí je zde navrženo důvodu bezpečného pohybu cestujících a osob s omezenou schopností orientace a pohybu, jeho odstranění není vhodné.**

Příloha č. 109.2 Výhledový GVD Tábor – Ražice

- v návaznosti na výše uvedené rozhodnutí Drážního úřadu o názvu zastávky je nutné opravit v modelovém GVD název nové zastávky v traťovém úseku Písek – Písek město na „*Písek jih*“
- [Bylo opraveno, viz. další připomínky.](#)
- v modelovém GVD je chybně vyznačena poloha výpravní budovy v ŽST Milevsko, požadujeme opravit (platí i pro GVD v *Příloze č. 109.1 Stávající GVD Tábor – Ražice*)
- [Bylo opraveno](#)

Příloha č. 110 Dopravní schéma

- do schématu výhledové stavu ŽST Milevsko požadujeme doplnit hlavní návěstidla, včetně cestových návěstidel před centrálním přechodem ve 2. SK
- [Bylo opraveno.](#)
- číslování výhybek ve schématu výhledového stavu ŽST Milevsko nezahrnuje stávající výh. č. 1 (odbočná výhybka na vlečku „AGPI“, č. 2001); otázka číslování výhybek ve výhledovém stavu se týká i příloh č. 102 *Přehledná situace*, č. 103 *Pozemky dotčené stavbou*, č. 104.2 *Koordinační situace* a č. 106 *Situace ŽST Milevsko – kolejové řešení*
- [Bylo opraveno](#)

Ostatní jízdní řády

- v modelových KJŘ jsou špatně zobrazeny některé znaky, patrně jde o chybu ve zobrazení odpovídajícího fontu písma
- [Bylo opraveno.](#)
- v dokladovaných autobusových JŘ není zobrazeno omezení jízdy jednotlivých spojů
- [Bylo opraveno.](#)

SŽDC s.o. GR O29, SON (Ing. Petr Giovagnoni)

č.j.: -

k Vaší žádosti o připomínky k níže uvedené studii máme za O29 za SON PLZ následující body pouze k výpravní budově **ke zvážení**:

- dispoziční řešení VB – veřejné prostory
 - o navrhujeme v prostoru turniketů/vstupů na WC realizovat přístupovou chodbu do odbavovací haly=čekárny (nutno vybourat nový vstup) z důvodu přímějšího přístupu k autobusovým stáním i přístupu pěších směrem k městu (vstup z 1 nást zachovat)
 - o invalidní WC dle návrhu výše umístit případně více do rohu v místě návrhu dámských WC (a případně zbudovat úklid komoru)
 - o dámská WC a mužská WC umístit (dovolí-li to nosné zdi) v prostoru navrhovaných WC muži a denní místnosti-řidiči BUS
- dispoziční řešení VB – ostatní
 - o denní místnost pro řidiče BUS zkusit najít v 2NP (půjde-li to)
 - o pokladna by měla mít dle stále platné TNŽ určité zázemí (umyvadlo s vodou a přístup k WC -> lze zařídit zpřístupněním přes dřívější dopravní kancelář)
 - o z nocležny udělat kuchyňku
 - o z kuchyňky udělat případně denní místnost pro řidiče BUS
- venkovní úpravy
 - o zvážit přemístění přístřešku na kola do prostor, kde nebudou ukryta před veřejností
 - o umísťovat přístřešek na kola na pozemcích města nebo SŽDC

- zvážit zřízení rampy/schodů pro rychlejší přístup z VB na nást. č. 2 i před samotnou VB

Vzhledem k tomu, že současná studie pokrývá pouze zásahy do 1NP (veřejné části) výpravní budovy, tak žádáme (bude-li to možné) pro další pokračování projekčních prací svěřit část investice (výpravní budovu) „do rukou“ SON PLZ, aby se v rámci této akce vyřešil i zbytek budovy a nikoliv jen studií níže vymezená část.

- Na základě výše uvedených připomínek bude nutné v dalším stupni PD závazně určit rozsah rekonstrukce výpravní budovy s ohledem na dopad na ekonomické hodnocení, které bude taktéž součástí dalšího stupně PD

SŽDC s.o., GŘ O6 (Ing. Pavel Konopásek)
č.j.: 14153/2017-SŽDC-GR-O6

Z hlediska koncepce a věcného rozsahu stavby předkládáme ke studii stavby „Studie přestupního terminálu Milevsko“ následující připomínky:

- Navrženou základní koncepci umístění nástupišť lze hodnotit jako vyhovující. Konkrétní poloha nástupišť je chybná. Bude nutné z důvodu řešení centrálního přechodu zabezpečeného výstražným systémem a umístění cestových návěstidel odsunout zejména vnější nástupiště od tohoto přechodu i s ohledem na viditelnost těchto cestových návěstidel.
- [Opraveno, viz. připomínky Odbor strategie 026 výše](#)
- Navržený rozsah rekonstrukce kolejiště je pro SŽDC nezávazný. V případě, že bude stavba zařazena do investičního plánu železniční infrastruktury, je nutné hledat takové technické řešení, které bude rovněž ekonomicky efektivní dle platné metodiky MD ČR.
- [V souladu se zadáním studie byla prověřena rekonstrukce celé stanice Milevsko, přesný rozsah investičních opatření a rekonstrukčních prací musí být předmětem dalšího jednání mezi SŽDC a městem Milevskem. Bude řešeno v dalším stupni PD](#)

SŽDC s.o., OŘ Plzeň (Čapek Václav)
č.j.: 11615/2017-SŽDC-OŘ PLZ-ÚT-027/INV

K předložené studii stavby předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SBBH Plzeň

Bez připomínek.

Připomínky SEE Plzeň

- V uvažované části není uvedeno vybudování rozvodny NN případně VN pro nové silové napájení pro žst. Milevsko (nabízí se možnost umístění rozvodny do uvažovaného technologického objektu, ve kterém má být umístěno nové reléové zabezpečovací zařízení).
- [V tomto stupni studie není toto projektově řešeno, bylo zohledněno v rozpočtové úvaze zpracovávané ve formuláři MOPIN, dále bude zpracováno v dalším stupni PD](#)
- Ve studii není řešeno nové venkovní osvětlení a to osvětlení nástupišť a osvětlení obou zhlaví v železniční stanici. Současné venkovní osvětlení nevyhovuje nové osvětlovací normě.
- [V tomto stupni studie není toto projektově řešeno, bylo zohledněno v rozpočtové úvaze zpracovávané ve formuláři MOPIN, dále bude zpracováno v dalším stupni PD](#)
- Dále není řešeno osazení elektrického ohřevu výhybek na výhybkách určených pro dopravní cestu.

- V tomto stupni studie není toto projektově řešeno, bylo zohledněno v rozpočtové úvaze zpracovávané ve formuláři MOPIN, dále bude zpracováno v dalším stupni PD
- V nové rozvodně nn budou umístěny podružně odměřené vývody pro výpravní budovu, releové zabezpečovací zařízení, venkovní osvětlení, elektrický ohřev výhybek a napojení dalších objektů v železniční stanici.
- Bude zpracováno v dalším stupni PD
- Také je nutné do studie zapracovat připojení do technologické sítě DDTS.
- Připojení bude podrobně řešeno v dalším stupni PD po obdržení potřebných podkladů. Toto bylo zohledněno v nákladech ve formuláři MOPINu.

Připomínky ST Strakonice

K předložené studii přestupního terminálu nemáme žádných zásadních připomínek. Celé kolejiště je řešeno jako rekonstruované materiálem novým nebo užitým včetně zřízení nové účelové koleje č. 5 pro potřeby ST. Žel. spodek je řešen dle předpisu SŽDC S4.

Připomínky SSZT České Budějovice

SSZT České Budějovice nemá ke Studii přestupního terminálu v Milevsku připomínek.

V dalších stupních projektové dokumentace je nutné uvést rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, včetně vybudování nového technologického objektu pro zab. zařízení.

Připomínky SMT Plzeň

Bez připomínek.

Připomínky ÚŘP – odbor technologie

ÚŘP - odbor technologie souhlasí s předloženou přípravnou dokumentací za podmínky respektování níže uvedených připomínek:

- Nová nástupiště požadujeme s výškou 550 mm nad TK, nikoliv 500 mm nad TK.
- Opraveno

Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci

- Údaje v kapitole zjevně nesouvisí se studií, opravte.
- Opraveno

4. Provozní a dopravní technologie / 4.1 Železniční doprava – stávající stav

- Nejvyšší traťová rychlost: nejvyšší traťová rychlost je 80 km/h.
- Opraveno
- Normativ délky nákladního vlaku: pro úsek Červená nad Vltavou – Vlastec je normativ délky N vlaku snížen na 30 m.
- Opraveno
- Úvodní informace o projektu
- Normativ délky osobního vlaku: pro úsek Červená nad Vltavou – Vlastec je normativ délky O vlaku snížen na 30 m.
- Opraveno

4.1.2 ŽST Milevsko – stávající stav / 4.1.2.1 Kolejiště

- Ve druhé větě doplňte za slovo „centrálního“ slovo „přechodu“.
- Opraveno

4.2 Železniční doprava – výhledový stav / 4.2.1 Předpokládané úpravy tratě

- Vybudování zastávky Písek centrum – upozorňujeme, že rozhodnutím Drážního úřadu ze dne 21.02.2017 (č.j. DUCR-11022/17/Sr) ponese nově budovaná zastávka v km 58,183 – 58,275 tratě Ražice – Tábor název „Písek jih“. Opravte název zastávky „Písek centrum“ na „Písek jih“ ve všech označeních týkajících se nově budované zastávky v Písku ve studii.

- **Název zastávky byl v souladu s rozhodnutím DÚ opraven na „Písek jih“.**

4.2.2. ŽST Milevsko – výhledový stav / 4.2.2.2 Zabezpečovací zařízení

- V poslední větě oddílu doplňte za slovo „centrálního“ slovo „přechodu“.
- **Opraveno**
- Požadujeme blíže specifikovat „rekonstrukci zabezpečovacího zařízení“. Do textové části doplňte, rozsah rekonstrukce, typ nového zabezpečovacího zařízení, atd.
- **Doplněno do TZ**
- Na konec nové kusé koleje č. 5 požadujeme doplnění garáže MUV včetně prohlížecké jámy.
- **Bylo doplněno**
- Další stupeň dokumentace požadujeme předložit k novému vyjádření.
- **V dalším stupni PD bude postupována dle platných norem, předpisů a směrnic. Zpracovávaná dokumentace bude zaslána k vyjádření všem dotčeným orgánům a správám.**

SŽDC – SSZ (email; zpracovatel Ing. Paidar)

- V části 4.2.2.2 Zabezpečovací zařízení – není dostatečně jasně zmíněno, že bude vybudován centrální přechod.
- **Text v technické zprávě byl doplněn**
- V části 6.1 Náklady stavby – rozdělení nákladů na jednotlivé investory je v neprospěch SŽDC s. o. – některé prvky – informační systém, označovače jízdenek atd. by měly být financovány dle našeho názoru společně, popřípadě by se na nich mělo podílet Město – má-li se jednat o společný projekt, pak by měl i společně fungovat. Předpokládáme, že informační systém bude i pro autobusovou dopravu.
- **Zpracovatel předpokládá, že k přesnému rozdělení nákladů mezi jednotlivé investory dojde v rámci dalšího jednání mezi městem Milevskem a SŽDC s.o.**
- V části 6.2 Ekonomické hodnocení stavby je uvedeno, že není součástí tohoto stupně dokumentace. Upozorňujeme, že bez zpracování ekonomické efektivity celého projektu, lze hodnotit pouze vzájemnou koordinaci technického řešení, ale nelze stanovit, zda se jedná o ekonomicky efektivní stavbu. Což bude jistě podmínkou pro schválení finančních zdrojů. Byť je uvedeno v úvodu, že studie má za úkol najít koncepční řešení, což z technického hlediska plní, tak v dalších stupních přípravy, kdy jak je uvedeno, bude tato studie závazným podkladem, může dojít k situaci, že některé z navržených úprav nebude možno realizovat, protože jejich investiční náklady překročí ekonomickou efektivitu.
- **Zpracovatel souhlasí, zpracování ekonomického hodnocení musí být nutnou součástí dalšího stupně projektové dokumentace.**

SŽDC s.o., GŘ O13 (Ing. Hartman) **č.j.: 16282/2017-SŽDC-GŘ-O13**

V rámci posouzení **studie** přestupního terminálu Milevsko máme k předložené dokumentaci za SŽDC GŘ O13 připomínky.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům**Železniční svršek, železniční spodek a nástupiště**

- Mezipřímá mezi KP a výhybkou č. 1 neodpovídá ČSN 736360-1.
- Opraveno, mezipřímá dl. 6,0m pro rychlost $V=50$ km/h, vzhledem k místním poměrům tato úprava si vyžádala zkrácení přechodnic oblouku $R=430$ m pro kterého jsou nově $L_k=38,00$ m
- Mezi výhybkami řazenými těsně za sebo není uvažováno s vložením krátkých výhybkových pražců za výhybkou tak, aby první pražec v navazující výhybkce byl základní délky což je v případě návrhu betonových pražců nutné. Týká se navázání skupiny výhybek č. 1, 2, 3 a 4 a výhybek č. 7 a 8.
- V rámci návrhu směrového řešení byla poloha jednotlivých výhybek upravena tak, aby bylo možné vložit i krátké pražce za výhybkou s výjimkou výh. č. 3 (upravené značení výhybek), kdy vzhledem k navazujícímu oblouku poloměru $R=190$ není možné dodržet vzdálenost mezi KV2 a ZV3 pro vložení krátkých pražců
- V koleji č. 1 je navrženo zbytečně veliké převýšení a malý nedostatek převýšení s ohledem na skutečnost, že ze budou všechny vlaky zastavovat. Doporučujeme využít maximální hodnoty nedostatku převýšení.
- Převýšení bylo navrženo s ohledem na $v_{130}=80$ km/h. Na základě této připomínky bylo převýšení sníženo aby nedostatek „I100“ byl maximálně využit, toto má za následek snížení rychlosti na $v_{130}=75$ km/h
- Číslování nástupišť je navrženo opačně než je zvykem.
- Opraveno
- Bude-li centrální přechod zabezpečen cestovými návěstidly je nutné dodržet vzdálenosti na viditelnost návěstí dle předpisu SŽDC D1, tj. místo zastavení vlaku bude 10 m před návěstidlem a vzdálenost cestového návěstidla od centrálního přechodu podle chystané metodiky. Toto bude mít vliv na délku nástupiště u koleje č. 2 případně jeho umístění.
- Poloha nástupiště u koleje č.2 byla opravena, viz předchozí připomínky
- Vzhledem k minimálním šířkám nástupišť nelze u přístřešků na nástupišťích uvažovat s instalací bočních stěn. Přístřešky na nástupišťích popsané v STZ nejsou zakresleny v situacích.
- Do situace a příčného řezu byl doplněn zakresl přístřešků se „zkrácenou“ boční stěnou tak, aby je bylo možné umístit na nástupiště. Vzhled a tvar přístřešků bude architektonicky řešen v dalším stupni PD tak, aby byla zajištěna vizuální ucelenost celého přestupního terminálu
- Ve vzorovém řezu nejsou zaneseny zastřešení a přístřešky na nástupišťích, nicméně v TZ se o nich hovoří. Doporučujeme i zde sladit technicky a časově investici města a SŽDC s.o., tak aby přestup hrana x hrana byl skutečně přínosem.
- Přístřešky byly zakresleny, viz. předchozí připomínka, řešení investic Města Milevsko a SŽDC s.o. bude podrobněji zpracováno v dalším stupni PD

Závěr

Se záměrem na vybudování přestupního terminálu souhlasíme. Výše uvedené nedostatky technického řešení je nutné odstranit v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Pan
Ing. Jan Křemen
Správa železniční dopravní cesty
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Č.j.:	Vyřizuje:	Tel.:	Email:	Datum:
395/2017/ST	Ing. Martin Stach	380 070 206	stach@jikord.cz	31. 3. 2017

Stanovisko Jihočeského koordinátora dopravy k zaslané studii „**Studie přestupního terminálu Milevsko**“.

Ve studii navržený dopravní koncept je v souladu s výhledovými záměry Jihočeského kraje, doporučujeme tedy jeho rozpracování v dalších stupních projektové dokumentace.

Výstavbu přestupního terminálu v Milevsku podporujeme a k zaslané studii máme pouze tyto připomínky:

- navrhujeme odstranit sloupek / zábradlí mezi nástupištěm vlaku a zastávkou autobusu, resp. blíže popsat a vysvětlit umístění sloupku / zábradlí znázorněného v příloze č. 108 (Charakteristický příčný řez);
- navrhujeme prověřit možnost rozšíření zastavovací politiky spěšných vlaků v úseku Milevsko – Písek a její dopady do GVD.

JKORD s.r.o. (2)
Okružní 517/10
370 01 České Budějovice
IČ: 281 17 018

.....
Ing. Jiří Borovka, Ph.D., MBA
jednatel společnosti



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.

Ze dne 16. 3. 2017

Naše zn. 14153/2017-SŽDC-GR-O6

Vyřizuje Ing. Pavel Konopásek

Telefon

Mobil 602 289 077

E-mail konopasek@szdc.cz

Datum 23.3.2017

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace**

Odbor strategie

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Studie přestupního terminálu Milevsko

Z hlediska koncepce a věcného rozsahu stavby předkládáme ke studii stavby „Studie přestupního terminálu Milevsko“ následující připomínky:

Navrženou základní koncepci umístění nástupišť lze hodnotit jako vyhovující. Konkrétní poloha nástupišť je chybná. Bude nutné z důvodu řešení centrálního přechodu zabezpečeného výstražným systémem a umístění cestových návěstidel odsunout zejména vnější nástupiště od tohoto přechodu i s ohledem na viditelnost těchto cestových návěstidel.

Navržený rozsah rekonstrukce kolejiště je pro SŽDC nezávazný. V případě, že bude stavba zařazena do investičního plánu železniční infrastruktury, je nutné hledat takové technické řešení, které bude rovněž ekonomicky efektivní dle platné metodiky MD ČR.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 15050/2017-SŽDC-GR-O12

Vyřizuje: Ing. Jan Louženský

Telefon: 972 544 542

Mobil: 602 435 699

E-mail: louzensky@szdc.cz

Datum: 30.3.2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie (O26)

- ZDE -

„Studie přestupního terminálu Milevsko“, vyjádření ke studii

K předložené studii „Studie přestupního terminálu Milevsko“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

1) Dopravní schéma

V souvislosti s navrhovaným centrálním přechodem a jeho nezbytným vybavením výstražným zařízením pro přechod kolejí je nutné do dopravního schéma doplnit alespoň všechna hlavní návěstidla tak, aby byl zřejmý rozsah nového zabezpečovacího zařízení.

2) Situace ŽST Milevsko – kolejové řešení

Připomínka dle předešlého bodu se týká také situace kolejového řešení. Situovat je zde nezbytné cestová návěstidla v koleji č. 2 před navrhovaným centrálním přechodem. Poloze takto navržených návěstidel musí být poté přizpůsobeno situování „nástupiště č. 2“ u dopravní koleje č. 2. Dodržena musí být minimálně dohlednost na návěstidlo 10 m z čela hnacího vozidla vlaku osobní dopravy, který zde zastaví pro výstup a nástup cestujících. Nezbytné proto bude zřejmě posunutí zarážedla kusé koleje č. 4 a větší zkrácení této koleje oproti návrhu.

V situaci také chybí číslo nově zřizované kusé koleje č. 5 pro potřeby traťového okrsku.

3) Souhrnná zpráva

Upozorňujeme, že v textu uváděná výhledová nová železniční zastávka „Písek centrum“ bude mít dle rozhodnutí Drážního úřadu č.j. DUCR-11022/17-Sr ze dne 21.2.2017 název „Písek jih“.

Formálně v textu kapitoly 4.2.2.1 Kolejistiště chybí číslo výhybky, kterou bude odbočovat kolej č. 5, resp. je zde uvedeno č. „X“.

Formálně zcela chybný text je v kapitole 1.3. Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci.

4) Výhledový GVD Tábor – Ražice

V kapitole 4.2.5 Souhrnné zprávy je popisována vazba na Studii proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň a zavedení spěšných vlaků Písek město – České Budějovice a i z toho vyplývající potřeba doplnění návěstního bodu do traťového zabezpečovacího zařízení. Ve výhledovém GVD by proto tyto vlaky měly být také zakresleny.


Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn. -
Ze dne 16. 03. 2017
Naše zn. 16282/2017-SZDC-GR-O13
Vyřizuje Ing. Hartman
Telefon 972 244 462
Mobil 607 007 972
E-mail Hartman@szdc.cz
Datum 07. 04. 2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství, Odbor strategie O26
Ing. Jan Křemen
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Studie přestupního terminálu Milevsko

- V rámci posouzení studie přestupního terminálu Milevsko máme k předložené dokumentaci za SZDC GR O13 připomínky.

Připomínky k jednotlivým částem a objektům

Železniční svršek, železniční spodek a nástupiště

(zpracoval Ing. Hartman, tel. 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

- Mezipřímá mezi KP a výhybkou č. 1 neodpovídá ČSN 736360-1.
- Mezi výhybkami řazenými těsně za sebo není uvažováno s vložením krátkých výhybkových pražců za výhybkou tak, aby první pražec v navazující výhybkce byl základní délky což je v případě návrhu betonových pražců nutné. Týká se navázání skupiny výhybek č. 1, 2, 3 a 4 a výhybek č. 7 a 8.
- V koleji č. 1 je navrženo zbytečně veliké převýšení a malý nedostatek převýšení s ohledem na skutečnost, že ze budou všechny vlaky zastavovat. Doporučujeme využít maximální hodnoty nedostatku převýšení.
- Číslování nástupišť je navrženo opačně než je zvykem.
- Bude-li centrální přechod zabezpečen cestovými návěstidly je nutné dodržet vzdálenosti na viditelnost návěstí dle předpisu SZDC D1, tj. místo zastavení vlaku bude 10 m před návěstidlem a vzdálenost cestového návěstidla od centrálního přechodu podle chystané metodiky. Toto bude mít vliv na délku nástupiště u koleje č. 2 případně jeho umístění.
- Vzhledem k minimálním šířkám nástupišť nelze u přístřešků na nástupištích uvažovat s instalací bočních stěn. Přístřešky na nástupištích popsány v STZ nejsou zakresleny v situacích.

(zpracoval Ing. Ivo Jauris, tel. 724 776 077, Jauris@szdc.cz)

- Ve vzorovém řezu nejsou zaneseny zastřešení a přístřešky na nástupištích, nicméně v TZ se o nich hovoří. Doporučujeme i zde sladit technicky a časově investici města a SZDC s.o., tak aby přestup hrana x hrana byl skutečně přínosem.

Závěr

Se záměrem na vybudování přestupního terminálu souhlasíme. Výše uvedené nedostatky technického řešení je nutné odstranit v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 16890/2017-SZDC-GŘ-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen

Telefon: 9722 35641

Mobil: 602 162 740

E-mail: kremen@szdc.cz

Datum: 7.4.2017

METROPROJEKT Praha, a. s.

Ing. Oldřich Hříb

I. P. Pavlova 1786/2

120 00 PRAHA 2

Stanovisko O26 GŘ SZDC k dílčímu odevzdání (02/2017) územně-technické studie „Studie přestupního terminálu Milevsko“

Vážení kolegové,

zasíláme Vám stanovisko odboru strategie GŘ SZDC k předloženému dílčímu odevzdání (02/2017) územně-technické studie „Studie přestupního terminálu Milevsko“.

Příloha č. 101 Souhrnná technická zpráva

- kapitola 1.3 *Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci* – text této kapitoly nesouvisí s řešenou studií
- v návaznosti na rozhodnutí Drážního úřadu č. j. DUCR-11022/17/Sr ze dne 21. 2. 2017 o názvu zastávky je nutné v celé dokumentaci opravit název nové zastávky v traťovém úseku Písek – Písek město na „*Písek jih*“ (původně uvažován název „*Písek centrum*“)

Příloha č. 104.1 Situace přestupního terminálu

- do situace požadujeme pro přehlednost vyznačit směr sklonu přístupových ramp (chodníků na nástupiště)
- v dalším stupni projektové dokumentace bude nutné upřesnit a projednat způsob napojení výjezdu z terminálu do ulice Nádražní (navrhován samostatný pruh pro automobily a samostatný pruh pro autobusy)

Příloha č. 108 Charakteristický řez

- požadujeme blíže popsat a vysvětlit navrhované umístění zábradlí mezi vnějším nástupištěm a autobusovými stánkami

Příloha č. 109.2 Výhledový GVD Tábor – Ražice

- v návaznosti na výše uvedené rozhodnutí Drážního úřadu o názvu zastávky je nutné opravit v modelovém GVD název nové zastávky v traťovém úseku Písek – Písek město na „*Písek jih*“
- v modelovém GVD je chybně vyznačena poloha výpravní budovy v ŽST Milevsko, požadujeme opravit (platí i pro GVD v *Příloze č. 109.1 Stávající GVD Tábor – Ražice*)

Příloha č. 110 Dopravní schéma

- do schématu výhledové stavu ŽST Milevsko požadujeme doplnit hlavní návěstidla, včetně cestových návěstidel před centrálním přechodem ve 2. SK
- číslování výhybek ve schématu výhledového stavu ŽST Milevsko nezahrnuje stávající výh. č. 1 (odbočná výhybka na vlečku „AGPI“, č. 2001), otázka číslování výhybek ve výhledovém stavu se týká i příloh č. 102 *Přehledná situace*, č. 103 *Pozemky dotčené stavbou*, č. 104.2 *Koordinační situace* a č. 106 *Situace ŽST Milevsko – kolejové řešení*

Ostatní jízdní řády

- v modelových KJŘ jsou špatně zobrazeny některé znaky, patrně jde o chybu ve zobrazení odpovídajícího fontu písma
- v dokladovaných autobusových JŘ není zobrazeno omezení jízdy jednotlivých spojů

Odbor strategie (O26) podporuje záměr na vybudování přestupního terminálu v Milevsku, souhlasí s předloženým konceptem jeho řešení a doporučuje jeho rozpracování v dalších stupních projektové dokumentace.

S pozdravem



Mgr. Ing. Radek Čech, Ph. D.
ředitel odboru strategie

Křemen Jan, Ing.

Od: Giovagnoni Petr, Ing.
Odesláno: 30. března 2017 8:38
Komu: Křemen Jan, Ing.
Kopie: Hanáková Ilona, Ing.; Vraný Jan, Ing.; Valenta Viktor
Předmět: FW: Přestupní terminál Milevsko

Dobrý den, pane Křemeni,

k Vaší žádosti o připomínky k níže uvedené studii máme za O29 za SON PLZ následující body pouze k výpravní budově **ke zvážení**:

- dispoziční řešení VB – veřejné prostory
 - navrhujeme v prostoru turniketů/vstupů na WC realizovat přístupovou chodbu do odbavovací haly=čekárny (nutno vybourat nový vstup) z důvodu přímějšího přístupu k autobusovým stáním i přístupu pěších směrem k městu (vstup z 1 nást zachovat)
 - invalidní WC dle návrhu výše umístit případně více do rohu v místě návrhu dámských WC (a případně zbudovat úklid komoru)
 - dámská WC a mužská WC umístit (dovolí-li to nosné zdi) v prostoru navrhovaných WC muži a denní místnosti-řidiči BUS
- dispoziční řešení VB – ostatní
 - denní místnost pro řidiče BUS zkusit najít v 2NP (půjde-li to)
 - pokladna by měla mít dle stále platné TNŽ určité zázemí (umyvadlo s vodou a přístup k WC->lze zařídit zpřístupněním přes dřívější dopravní kancelář)
 - z nocležny udělat kuchyňku
 - Z kuchyňky udělat případně denní místnost pro řidiče BUS
- venkovní úpravy
 - zvážit přemístění přístřešku na kola do prostor, kde nebudou ukryta před veřejností
 - umísťovat přístřešek na kola na pozemcích města nebo SŽDC
 - zvážit zřízení rampy/schodů pro rychlejší přístup z VB na nást. č2 i před samotnou VB

V dalším vývoji projektu jsme připraveni spolu s kolegy ze SON k další spolupráci.

Vzhledem k tomu, že současná studie pokrývá pouze zásahy do 1NP (veřejné části) výpravní budovy, tak žádáme (bude-li to možné) pro další pokračování projekčních prací svěřit část investice(výpravní budovu) „do rukou“ SON PLZ, aby se v rámci této akce vyřešil i zbytek budovy a nikoliv jen studií níže vymezená část.

Pro dotazy jsem Vám plně k dispozici.

S pozdravem

Ing. Petr Giovagnoni

+420 724 763 497
Giovagnoni@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
O29 – odbor stavební, odd. pozemních staveb
Václavkova 1, Praha 6, 160 00

Začátek přeposílané zprávy:

Od: Křemen Jan, Ing. <Kremen@szdc.cz>

Datum: 16. března 2017 18:45:43 SEČ

Komu: "Hofhanzl Petr, Ing." <Hofhanzl@szdc.cz>, Nachtman Tomáš, Ing. <Nachtman@szdc.cz>, Kozák Jiří, Ing. <Kozak@szdc.cz>, "Bytnar Stanislav, Ing." <Bytnar@szdc.cz>, Čermák Milan, Ing. <CermakMi@szdc.cz>, Týr Karel, Ing. <Tyr@szdc.cz>, "Paidar Pavel, Ing." <Paidar@szdc.cz>, Stuna Jiří, Ing. <Stuna@szdc.cz>, "Volavka Jaroslav, Ing." <VolavkaJ@szdc.cz>, <klasa@kraj-jihocesky.cz>, <studlar@kraj-jihocesky.cz>, <studlar@jikord.cz>, <borovka@jikord.cz>

Kopie: Konopásek Pavel, Ing. <Konopasek@szdc.cz>, Louženský Jan, Ing. <louzensky@szdc.cz>, Bednář Josef, Ing. <BednarJo@szdc.cz>, Brašnička Jaroslav, Ing. <BrasnickaJ@szdc.cz>, "Brejcha Radim, Ing., Ph.D." <Brejcha@szdc.cz>, Čech Radek, Mgr. Ing., Ph.D. <cech@szdc.cz>, <stach@jikord.cz>

Předmět: Přestupní terminál Milevsko

Vážený pane řediteli, vážení kolegové,

na O26 GŘ SŽDC bylo předáno dílčí odevzdání územně-technické studie „*Studie přestupního terminálu Milevsko*“ (02/2017), které Vám posíláme ke stažení přes níže uvedený odkaz. Předmětem tohoto odevzdání je koncept uvedené studie k připomínkám, který obsahuje návrh technického řešení terminálu a navazujících dopravně-technologických opatření, včetně výhledového provozního konceptu na trati Tábor - Písek.

Zadavatelem studie je **město Milevsko**, zpracovatelem společnost **METROPROJEKT Praha**, a. s. Studie je zpracovávána ve spolupráci města Milevska, SŽDC a Jihočeského kraje.

<http://leteckaposta.cz/830049016>

Žádáme Vás o zaslání připomínek k zaslané dokumentaci v termínu **do 30. března 2017**. Současně prosíme o zaslání elektronické verze připomínek na emailovou adresu kremen@szdc.cz.

Finální verze dokumentace pak bude sloužit jako podklad pro rozhodnutí o dalším postupu prací a především o rozsahu případné investice.

S pozdravem

Ing. Jan Křemen

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Úsek generálního ředitele
Odbor strategie

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
Tel.: +420 972 235 641
Mobil: +420 602 162 740

<http://www.szdc.cz/>

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

Váš dopis zn.: e-mail
Ze dne: 16.3.2017
Naše zn. (č.j.): 11615/2017-SZDC-OR PLZ-ÚT-027/INV
Poč. Listů: 1
Poč. Příloh: 0
Poč. Listů př.: 0
Vyřizuje: Čapek Václav
Telefon: 972 544 577
Mobil: 724 700 869
E-mail: capekv@szdc.cz
Datum: 27.3.2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Úsek generálního ředitele
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1
Ing. Jan Křemen

Připomínky OŘ Plzeň ke studii:

„Přestupní terminál Milevsko“

Oblastní ředitelství Plzeň posoudilo shora uvedenou studii stavby zpracovanou firmou: METRO-PROJEKT Praha, a.s.

K předložené studii stavby předkládá Oblastní ředitelství Plzeň připomínky jednotlivých odborných správ a odborů.

Připomínky SBBH Plzeň

Bez připomínek.

Zpracoval: Zdeněk Znamenáný

dne 23. 3. 2017

Připomínky SEE Plzeň

1. V uvažované části není uvedeno vybudování rozvodny NN případně VN pro nové silové napájení pro žst. Milevsko (nabízí se možnost umístění rozvodny do uvažovaného technologického objektu, ve kterém má být umístěno nové reléové zabezpečovací zařízení).
2. Ve studii není řešeno nové venkovní osvětlení a to osvětlení nástupišť a osvětlení obou zhlaví v železniční stanici. Současné venkovní osvětlení nevyhovuje nové osvětlovací normě.
3. Dále není řešeno osazení elektrického ohřevu výhybek na výhybkách určených pro dopravní cestu.
4. V nové rozvodně nn budou umístěny podružně odměřené vývody pro výpravní budovu, reléové zabezpečovací zařízení, venkovní osvětlení, elektrický ohřev výhybek a napojení dalších objektů v železniční stanici.
5. Také je nutné do studie zpracovat připojení do technologické sítě DDTS..

Zpracoval: Ing. Bedřich Čapek dne 24.3.2017

Připomínky ST Strakonice

K předložené studii přestupního terminálu nemáme žádných zásadních připomínek. Celé kolejiště je řešeno jako rekonstruované materiálem novým nebo užitým včetně zřízení nové účelové koleje č. 5 pro potřeby ST. Žel. spodek je řešen dle předpisu SZDC S4.

Zpracoval: Ing. Pavel Král

dne 22. 3. 2017

Připomínky SSZT České Budějovice

SSZT České Budějovice nemá ke Studii přestupního terminálu v Milevsku připomínek.

V dalších stupních projektové dokumentace je nutné uvést rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, včetně vybudování nového technologického objektu pro zab. zařízení.

Zpracoval: Pavel Novotný

dne 24. 3. 2017

Připomínky SMT Plzeň

Bez připomínek.

Zpracoval: Ing. Josef Klimeš

dne 17. 3. 2017

Připomínky ÚŘP – odbor technologie

ÚŘP - odbor technologie souhlasí s předloženou přípravnou dokumentací za podmínky respektování níže uvedených připomínek:

6. Nová nástupiště požadujeme s výškou 550 mm nad TK, nikoliv 500 mm nad TK.

1.3 Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci

7. Údaje v kapitole zjevně nesouvisí se studií, opravte.

4. Provozní a dopravní technologie / 4.1 Železniční doprava – stávající stav

8. Nejvyšší traťová rychlost: nejvyšší traťová rychlost je 80 km/h.

9. Normativ délky nákladního vlaku: pro úsek Červená nad Vltavou – Vlastec je normativ délky N vlaku snížen na 30 m.

1. Úvodní informace o projektu

10. Normativ délky osobního vlaku: pro úsek Červená nad Vltavou – Vlastec je normativ délky O vlaku snížen na 30 m.

4.1.2 ŽST Milevsko – stávající stav / 4.1.2.1 Kolejiště

11. Ve druhé větě doplňte za slovo „centrálního“ slovo „přechodu“.

4.2 Železniční doprava – výhledový stav / 4.2.1 Předpokládané úpravy tratě

12. Vybudování zastávky Písek centrum – upozorňujeme, že rozhodnutím Drážního úřadu ze dne 21.02.2017 (č.j. DUCR-11022/17/Sr) ponese nově budovaná zastávka v km 58,183 – 58,275 tratě Ražice – Tábor název „Písek jih“. Opravte název zastávky „Písek centrum“ na „Písek jih“ ve všech označeních týkajících se nově budované zastávky v Písku ve studii.

4.2.2. ŽST Milevsko – výhledový stav / 4.2.2.2 Zabezpečovací zařízení

13. V poslední větě oddílu doplňte za slovo „centrálního“ slovo „přechodu“.

14. Požadujeme blíže specifikovat „rekonstrukci zabezpečovacího zařízení“. Do textové části doplňte, rozsah rekonstrukce, typ nového zabezpečovacího zařízení, atd.

Zpracoval: Ing. Jan Sekyra dne 27. 3. 2017

15. Na konec nové kusé koleje č. 5 požadujeme doplnění garáže MUV včetně prohlížecké jámy.

Další stupeň dokumentace požadujeme předložit k novému vyjádření.



Ing. Karel Týr
ředitel Oblastního ředitelství Plzeň

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Plzeň
Sušická 23, 326 00 Plzeň
IČ: 709 94 234, DIČ: CZ70994234
(05)

Od: Paidar Pavel, Ing.
Odesláno: 7. dubna 2017 11:17
Komu: Křemen Jan, Ing.
Kopie: Volavka Jaroslav, Ing.
Předmět: RE: Přestupní terminál Milevsko

Vážený pane inženýre,

k předložené Studii přestupního terminálu Milevsko máme za SSZ ÚT2 následující připomínky:

1. V části 4.2.2.2 Zabezpečovací zařízení – není dostatečně jasně zmíněno, že bude vybudován centrální přechod
2. V části 6.1 Náklady stavby – rozdělení nákladů na jednotlivé investory je v neprospěch SŽDC s.o. – některé prvky – informační systém, označovače jízdenek atd. by měly být financovány dle našeho názoru společně, popřípadě by se na nich mělo podílet Město – má-li se jednat o společný projekt, pak by měl i společně fungovat. Předpokládáme, že informační systém bude i pro autobusovou dopravu
3. V části 6.2 Ekonomické hodnocení stavby je uvedeno, že není součástí tohoto stupně dokumentace. Upozorňujeme, že bez zpracování ekonomické efektivity **celého** projektu, lze hodnotit pouze vzájemnou koordinaci technického řešení, ale nelze stanovit zda se jedná o ekonomicky efektivní stavbu. Což bude jistě podmínkou pro schválení finančních zdrojů. Byť je uvedeno v úvodu, že studie má za úkol najít koncepční řešení, což z technického hlediska plní, tak v dalších stupních přípravy, kdy jak je uvedeno bude tato studie závazným podkladem může dojít k situaci, že některé z navržených úprav nebude možno realizovat, protože jejich investiční náklady překročí ekonomickou efektivitu.

Jsme připraveni i nadále spolupracovat na přípravě uvedeného projektu a využít našich zkušeností z přípravy obdobného projektu „Přestupního terminálu Strakonice“.

S pozdravem

Ing. Pavel Paidar

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ

Náměstek ředitele pro techniku - oblast Plzeň

Sokolovská 278/1955, 190 00 PRAHA 9
Tel.: 972 524 045
Mobil: 602 525 078
Email : paidar@szdc.cz
www.szdc.cz

Smlouvy uzavírané státní organizací Správa železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“) musí být uzavřeny výlučně písemnou

formou, za kterou se pro účely tohoto oznámení rozumí písemná listinná podoba (aplikace § 562 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, je vyloučena) a dosažením úplné shody o celém obsahu smlouvy a všech náležitostech. Uzavření smlouvy jinou než písemnou formou dle předešlé věty není platné a účinné. Jakékoliv písemné potvrzení ústního jednání nemá účinky potvrzení smlouvy uzavřené jinou než písemnou formou.

Odesílatel a SŽDC si vyhrazuje právo kdykoli ukončit jednání o uzavření smlouvy, a to z jakéhokoli důvodu nebo bez uvedení důvodu; vylučuje též přijetí jakékoliv nabídky ze strany adresáta s jakýmkoliv dodatkem či odchylkou; vylučuje dále přijetí jakékoliv nabídky pouze konkludentně, tedy pouhým chováním jakékoli smluvní strany, zejména poskytnutím plnění či jeho přijetím. SŽDC při uzavření smlouvy postupuje v souladu s interními předpisy organizace, tzn. zejména, smlouva musí být v rámci SŽDC odsouhlasena/schválena příslušnými vedoucími zaměstnanci/orgány. Jakékoliv dohody zástupců stran vedoucích k vyjednání náležitostí smlouvy, musí být v rámci SŽDC odsouhlaseny/schváleny příslušnými vedoucími zaměstnanci/orgány, kteří si vyhrazují právo navržené znění smlouvy neodsouhlasit/neschválit, SŽDC je v takovém případě oprávněna ukončit z tohoto důvodu jednání o uzavření smlouvy. Okruh osob oprávněných zavazovat a uzavírat smlouvy v zastoupení SŽDC je upraven v interních předpisech (které lze na vyžádání poskytnout); v zastoupení SŽDC jednají též osoby k tomu písemně pověřené v souladu s interními předpisy organizace.

From: Křemen Jan, Ing.

Sent: Thursday, March 16, 2017 6:46 PM

To: Hofhanzl Petr, Ing.; Nachtman Tomáš, Ing.; Kozák Jiří, Ing.; Bytnar Stanislav, Ing.; Čermák Milan, Ing.; Týr Karel, Ing.; Paidar Pavel, Ing.; Stuna Jiří, Ing.; Volavka Jaroslav, Ing.; klasa@kraj-jihocesky.cz; studlar@kraj-jihocesky.cz; studlar@jikord.cz; borovka@jikord.cz

Cc: Konopásek Pavel, Ing.; Louženský Jan, Ing.; Bednář Josef, Ing.; Brašnička Jaroslav, Ing.; Brejcha Radim, Ing., Ph.D.; Čech Radek, Mgr. Ing., Ph.D.; stach@jikord.cz

Subject: Přestupní terminál Milevsko

Vážený pane řediteli, vážení kolegové,

na O26 GR SŽDC bylo předáno dílčí odevzdání územně-technické studie „**Studie přestupního terminálu Milevsko**“ (02/2017), které Vám posíláme ke stažení přes níže uvedený odkaz. Předmětem tohoto odevzdání je koncept uvedené studie k připomínkám, který obsahuje návrh technického řešení terminálu a navazujících dopravně-technologických opatření, včetně výhledového provozního konceptu na trati Tábor - Písek.

Zadavatelem studie je **město Milevsko**, zpracovatelem společnost **METROPROJEKT Praha**, a. s. Studie je zpracovávána ve spolupráci města Milevska, SŽDC a Jihočeského kraje.

<http://leteckaposta.cz/830049016>

Žádáme Vás o zaslání připomínek k zaslané dokumentaci v termínu **do 30. března 2017**. Současně prosíme o zaslání elektronické verze připomínek na emailovou adresu kremen@szdc.cz.

Finální verze dokumentace pak bude sloužit jako podklad pro rozhodnutí o dalším postupu prací a především o rozsahu případné investice.

S pozdravem

Ing. Jan Křemen

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Úsek generálního ředitele
Odbor strategie

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
Tel.: +420 972 235 641
Mobil: +420 602 162 740

<http://www.szdc.cz/>

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

9.2 Fotodokumentace



Fotografie 1 – Branické zhlaví, výchybka č. 9



Fotografie 2 – Staniční koleje, pohled od branického zhlaví



Fotografie 3 – Centrální přechod v km 26,690



Fotografie 4 – Rampa a skladiště u manipulační koleje č. 4



Fotografie 5 – Božejovické zhlaví, výhybka č. 2



Fotografie 6 – Prostor pro umístění nového vnějšího nástupiště u koleje č. 2 a navazujících autobusových stání



Fotografie 7 – Prostor budoucího přestupního terminálu



Fotografie 8 – Prostor budoucího přestupního terminálu



Fotografie 9 – Autobusová zastávka „Nádražní sídl. rozc.“



Fotografie 10 – Autobusová stání na zastávce „ZVVZ“



Fotografie 11 – Autobusová zastávka „ZVVZ, internát“



Fotografie 12 – Autobusová stání na zastávce „Petra Bezruče“

9.3 Jízdní řády MHD Milevsko, linky č.1 a č.2



Žel. stanice - J. A. Komenského - Nám. E. Beneše - Klášter - Poliklinika - Nám. E. Beneše - J. A. Komenského - Žel. stanice



	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕	✕				
Žel. stanice	13:46	14:20	14:46	15:20	15:46	16:20	16:46	17:20	17:46				
Sažinova	13:47	14:21	14:47	15:21	15:47	16:21	16:47	17:21	17:47				
ZVVZ, internát	13:48	14:22	14:48	15:22	15:48	16:22	16:48	17:22	17:48				
J. A. Komenského	13:50	14:24	14:50	15:24	15:50	16:24	16:50	17:24	17:50				
Sokolovna	13:51	14:25	14:51	15:25	15:51	16:25	16:51	17:25	17:51				
nám. E. Beneše	13:53	14:28	14:53	15:28	15:53	16:28	16:53	17:28	17:53				
Jarlochova	13:55	I	14:55	I	15:55	I	16:55	I	17:55				
Táborská, autoservis	13:56	I	14:56	I	15:56	I	16:56	I	17:56				
Klášter	13:58	I	14:58	I	15:58	I	16:58	I	17:58				
Poliklinika	14:00	I	15:00	I	16:00	I	17:00	I	18:00				
nám. E. Beneše	14:01	14:28	15:01	15:28	16:01	16:28	17:01	17:28	18:01				
Sokolovna	14:03	14:30	15:03	15:30	16:03	16:30	17:03	17:30	18:03				
J. A. Komenského	14:04	14:31	15:04	15:31	16:04	16:31	17:04	17:31	18:04				
Karla Čapka	14:06	14:33	15:06	15:33	16:06	16:33	17:06	17:33	18:06				
Petra Bezruč	14:07	14:34	15:07	15:34	16:07	16:34	17:07	17:34	18:07				
ZVVZ, montáže	14:08	14:35	15:08	15:35	16:08	16:35	17:08	17:35	18:08				
Žel. stanice	14:10	14:37	15:10	15:37	16:10	16:37	17:10	17:37	18:10				



Žel. stanice - J. A. Komenského - Nám. E. Beneše - Klášter - Poliklinika - Nám. E. Beneše - J. A. Komenského - Žel. Stanice

⑥, †

	⑥, †	⑥, †	⑥, †	⑥, †	⑥, †	⑥, †	⑥, †						
Žel. stanice	13:46	14:20		15:46	16:20		17:46						
Sažinova	13:47	14:21		15:47	16:21		17:47						
ZVVZ, internát	13:48	14:22		15:48	16:22		17:48						
J. A. Komenského	13:50	14:24		15:50	16:24		17:50						
Sokolovna	13:51	14:25		15:51	16:25		17:51						
nám. E. Beneše	13:53	14:28		15:53	16:28		17:53						
Jarlochova	13:55			15:55			17:55						
Táborská, autoservis	13:56			15:56			17:56						
Klášter	13:58			15:58			17:58						
Poliklinika	14:00			16:00			18:00						
nám. E. Beneše	14:01		15:28	16:01		17:28	18:01						
Sokolovna	14:03		15:30	16:03		17:30	18:03						
J. A. Komenského	14:04		15:31	16:04		17:31	18:04						
Karla Čapka	14:06		15:33	16:06		17:33	18:06						
Petra Bezruč	14:07		15:34	16:07		17:34	18:07						
ZVVZ, montáže	14:08		15:35	16:08		17:35	18:08						
Žel. stanice	14:10		15:37	16:10		17:37	18:10						

[illegible]

9.4 Výkresová část

<u>Označení</u>	<u>Název přílohy</u>	<u>Měřítko</u>
101	Technická zpráva	
102	Přehledná situace	1:1 000
103	Pozemky dotčené stavbou	1:1 000
104.1	Situace – přestupního terminálu	1:500
104.2	Koordinační situace	1:1 000
105.1	Situace přepravní obsluhy – autobusové linky - stávající	1:4 000
105.2	Situace přepravní obsluhy – autobusové linky - výhledové	1: 4 000
105.3	Situace přepravní obsluhy – pohyb chodců	1:4 000
106	Situace žst. Milevsko	1:1 000
107	Podélný profil žst. Milevsko 1. kolej	1:1 000 / 100
108	Charakteristický příčný řez	1:50
109.1	Stávající GVD	-
109.2	Výhledový GVD	-
109.3	Graf rychlosti Tábor - Branice	-
109.4	Graf rychlosti Branice - Tábor	-
110	Dopravní schéma – stávající a nový stav	-
111	Stavební úpravy VB 1. podlaží	1:50
112	Odhad ceny stavebního díla dle MOPINu	
-	Ostatní jízdní řády	
-	Prověřované varianty	